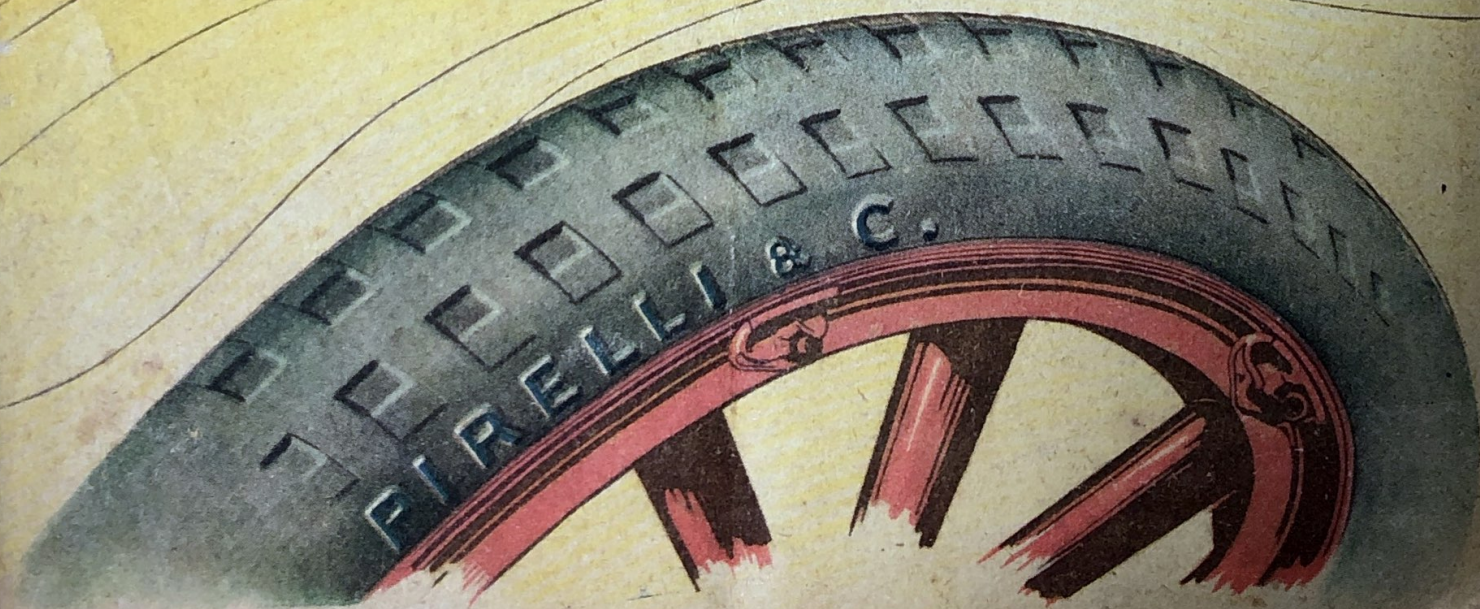
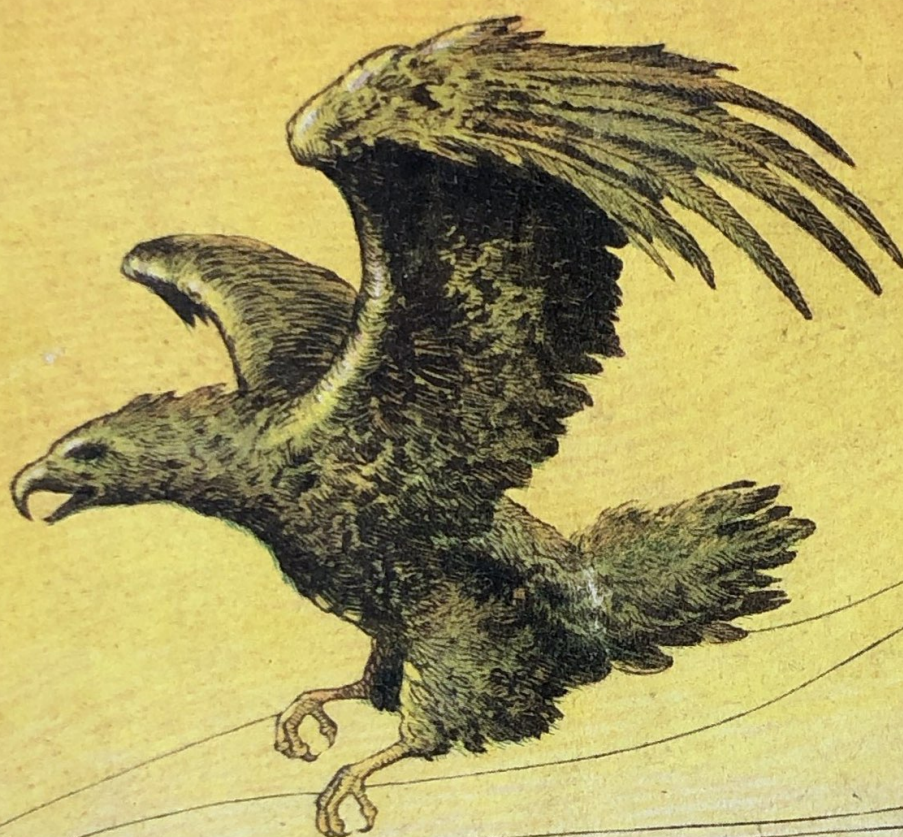
ANNO XXIV N.° 8 NOVEMBRE-DICEMBRE 1918

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

200.000 COPIE GRATIS AI SOCI

Anno XXIV - N. 11-12. GRATIS AI SOCI DEL TOURING. Novembre-Dicembre 1918.

DALLA VETTA.

La *Rivista del Touring* ritorna ai Soci dopo l'ormai consueto intervallo di due mesi.

Due mesi o due secoli?

C'è una misura matematica del tempo e ce n'è una morale. Alla stregua di questa, l'ultima settimana di ottobre e la prima di novembre del 1918 hanno un valore che epoche intiere della storia non riescono ad agguagliare. Il mondo ha visto nel loro brevissimo giro svanire come per inaudito portento l'incubo che da quattro anni pesava sui cuori: un capovolgimento di grandezze si è subitamente operato: la Forza da lungo prevalente ha ceduto alla Giustizia sostenuta dalla Fede: la Pace ha sollevato le sue candide ali (e certo non mai le aperse a più ampio volo, nè, se Dio voglia, più duraturo); la fiducia nel progresso dell' Umanità ha ripreso tutto il suo vigore.

Fra tante speranze, fra tanti sogni fatti realtà, uno lungamente accarezzato, gioia e tormento di più generazioni, il sogno che assillò in questi ultimi decenni della Terza Italia la grande anima di Giosue Carducci e spinse all'estremo sacrificio il cuore generoso di Guglielmo Oberdan, quel sogno trova oggi il suo compimento. La nostra Patria è tutta libera e tutta unita: i nostri confini saranno quelli che forse nemmeno i più grandi artefici del Risorgimento avevano osato di sperare: e una nuova dignità, meno tangibile ma non meno prezioso beneficio conquistato a prezzo di dolore e di sangue, incorona le fronti che nel passato avevano dovuto troppo spesso piegare sotto il peso di umiliazioni.

Il Touring partecipa alla comune esultanza, inneggia alla vittoria, esalta le gesta dell' Esercito e dell'Armata, gloriosi l'uno e l'altra per virtù di capi e di gregarii, dal Re alla più modesta vedetta della trincea o del cassero e, volgendo un pensiero a quanti caddero nella lunga immane lotta, rende un particolare omaggio alla memoria di quelli tra i suoi Soci, e sono schiera numerosissima, che fecero della loro vita olocausto alla Patria.

Ritornando colla mente agli anni che precedettero quest'ultima fase dell'epopea nazionale, la nostra Associazione trova per sè motivi di legittima compiacenza se non addirittura di giustificato orgoglio.

La grandezza dell'evento, che superò ogni previsione e ogni speranza, avvolge in una sola onda di gratitudine tutti quelli che ne furono cooperatori. Come nella parabola evangelica dei vignaiuoli, ai lavoratori della terza e della nona e dell'undecima ora è toccata un'egual mercede: la gioia del trionfo e il plauso delle età venture. Tuttavia, a chi non solo auspicò, ma risvegliò, promosse, propagò quel sentimento d'amore operoso per il nostro Paese, quell'accorata tenerezza per i fratelli irredenti, onde sulla marea dei dubbii inerti e delle viltà calcolatrici sormontò nell'ora critica lo spirito delle rivendicazioni nazionali ed umane, deve esser lecito, anzi giusto ricordare e distinguere.

Il Touring ricorda la sua opera di più d'un ventennio pervasa in ogni manifestazione da un profondo senso di italianità, culminante negli indimenticabili convegni di Trieste (1907) e di Trento (1908), diretta a far conoscere, amare, difendere e ricondurre ad unità morale e politica nell'unità geografica questo nostro Paese. E la ricorda per trarne non già occasione di sterile vanto, ma coscienza di una nobiltà che impone dei doveri e addita le vie del futuro.

Ardue hanno ad essere codeste vie e tali ci sembrano già oggi, che pur le illumina la luce della recente vittoria. Noi abbiamo raggiunto un'altissima vetta, ma di qui altre ci si scoprono davanti agli occhi, a cui non potremo salire se non con l'aiuto di nuove energie. Per lungo tempo ci eravamo abituati a cercare la nostra sicurezza e a vincere le nostre difficoltà accettando dallo straniero un concorso che pagavamo a carissimo prezzo, ma ora nè ci conviene nè vogliamo mostrarci da meno degli altri. La Pace non può dunque essere considerata con quei criterii plastici o letterarii che ce la raffiguravano come un placido godimento di ozii campestri od una passiva assimilazione di diletti estetici cari alle Muse. Se più non si lotta e si muore sulle Alpi, altre lotte noi dobbiamo combattere contro nemici che da lungo tempo insidiano la nostra prosperità nazionale; se le vie del mare e dell'aria son rifatte sicure, dobbiamo metterci in grado di occuparvi il posto che ci spetta; se più non si trema nelle case per qualche cara esistenza, conviene però di preparare la nuova generazione agli alti compiti che i nuovi tempi richiederanno da essa.

In così vasto programma. il Touring ha già preso il suo posto. Troppo note sono ai nostri Soci le molteplici forme in cui, mentre durava la guerra e ad essa davamo il contributo delle nostre migliori energie, già furono da noi avviate le opere della pace. Compresi del nuovo spirito, fedeli alle nostre tradizioni, vogliamo portare sempre più avanti la bandiera su cui abbiamo scritto il fatidico motto: Per l' Italia!

IL CONSIGLIO DEL T. C. I.

L'ITALIA NEI SUOI "TERMINI SACRI,,

Il sogno d'Italia — il giusto suo confine — è raggiunto. L'unità nazionale per la quale sotto il sole o nelle ombre nascoste o nell'esilio o nelle carceri cospirarono da un secolo le più nobili menti, per la quale diedero ora il sangue tanti nostri Eroi, si è compiuta.

Le vicissitudini tragiche di quest' ultima guerra per l'indipendenza nostra, si sono innestate come una necessità immanente nella difesa di tutta la civiltà mondiale contro la prepotenza austro-tedesca. Ma la conquista della unità del nostro territorio mentre ebbe per base il fraterno aiuto degli Alleati (che noi ricambiammo col nostro prezioso intervento), fu essenzialmente opera delle armi italiane.

Tutto ci è di compiacimento in questi giorni!

E dalla visione generale di questo fatto storicamente grandioso, scendendo al piccolo mondo che ne circonda personalmente, chi fu preposto dalla fiducia dei Soci a condurre il Touring, se considera l'opera di questo durante la guerra ed ancor prima, non può non sperare di avere con efficacia contribuito, per quanto dal Touring potesse dipendere, all'opera comune.

Nessuna declamazione abbiamo al nostro passivo, pochi ordini del giorno; poche commissioni! Raccogliemmo invece molto denaro, inviammo o portammo molte cose alla fronte, pubblicammo molte Carte con cui fu resa più popolare la conoscenza della guerra, mettemmo in luce molte Guide, demmo opera alle strade, alle organizzazioni che potevano da noi attendersi sussidio di consiglio o di aiuto materiale, cooperammo col Governo e col Comando Supremo quando ne fummo direttamente richiesti, propagandammo all'estero per l'Italia in misura cospicua e nel Paese nostro stesso per contribuire a tenerne alto il morale. Non chiedemmo nè avemmo per tutto ciò dallo Stato un centesimo.

***

Ma le provincie irredente cui aspiravamo con intenso amore, da ben lungo tempo ebbero il nostro sguardo attento. Quante volte la Rivista ne parlò in termini di contenuto ma ardente desiderio, sì che ne fu destato il sospetto austriaco! Il Touring fu segnalato come un nemico. Gli furono tolte da anni le facilitazioni di passaggio ai confini austriaci pei Soci ciclisti (l'on. Di San Giuliano, allora Ministro degli Esteri non intese le nostre proteste e non le appoggiò). Ci furono fatti sequestri di Carte geografiche, che mandammo però ugualmente ai Soci, dissimulate in buste con immaginarie ditte commerciali, per le quali le signorine impiegate del Touring avevano voluto a gara dare i propri nomi. Fu proibito dal Luogotenente di Innsbruck, sotto la comminatoria delle pene per lo spionaggio, a Comuni ed Enti trentini di dare notizie per gli Annuari e per la Carta d'Italia.

Nel 1907 il Touring fece una gran gita a Trieste. Più di 500 Soci regnicoli o triestini fecero risonare di canti quasi sediziosi, le tenebre della Grotta di S. Canziano. Nel 1908 per l'inaugurazione dei sei Rifugi della Società Alpinisti Tridentini, una coorte di turisti regnicoli fu da noi condotta a Trento, ove feste indimenticabili fatte a noi erano il modo legale e coperto di poter gridare: « Viva l'Italia! ».

Noi ricordiamo queste circostanze con un senso di compiacimento, ora che abbiamo gloriosamente spalancate le porte e nessuna barriera esiste più tra noi ed i fratelli redenti.

Adesso questi sono entrati nella nostra grande famiglia italiana anche politicamente. È sorto finalmente il fausto giorno in cui potremo fare ad essi quella visita di omaggio nazionale, che già nel 1915 il Touring decise, stanziando in bilancio 30.000 lire per l'organizzazione.

Nella trasformazione della vita nazionale è da notare anche questo avvenimento: il patrimonio turistico italiano fu, oggi, integrato con nuove immense ricchezze. La Venezia Tridentina, la Venezia Giulia, la Dalmazia sono gemme nuove riunite a quelle di cui già splendeva il Paese nostro.

Penso che possa interessare ai Soci un rapidissimo, sintetico sguardo ai nuovi tesori (1). Non più di uno schizzo, ma che potrà chiarire e coordinare idee che molti hanno un po' confusamente.

LA VENEZIA TRIDENTINA.

1. La Venezia Tridentina si compone del Trentino e dell'Alto Adige, formanti insieme una sola unità geografica, poichè costituita essenzialmente dal bacino dell'Adige.

Più precisamente il Trentino (6356 kmq.; 377.039 ab. nel 1910) consta del bacino inferiore dell'Adige, dal vecchio confine del Regno fino alla stretta di Salorno; l'Alto Adige (7178 kmq.; 242,503 ab.) si spinge dalla stretta di Salorno alla cresta delle Alpi.

Il Trentino comprende però anche il minore bacino del Sarca, che sbocca nel lago di Garda e può dirsi il padre del Mincio, e quello del Chiese che, quasi parallelo alla Valle Camonica, scende dall'Adamello a formare il lago d'Idro e va a confondere le sue acque nell'Oglio e nel Po. Inoltre fa parte del Trentino la Val Sugana, nome dato all'alta valle del Brenta, che ha principio dai laghetti di Caldonazzo e di Levico e volgendo quietamente a oriente si apre la via su Bassano e la pianura veneta nel profondo e pittoresco taglio della stretta di Primolano. Ivi era il vecchio artificioso confine, valorosamente conquistato dalle nostre armi, con molto glorioso sangue italiano, ma con una ecatombe terribile di nemici.

La valle dell'Adige che nella sua parte più bassa, a mezzogiorno di Rovereto porta il nome mille volte ripetuto nei nostri bollettini di guerra di Valle Lagarina, è ben lontana dall'aspetto monotono di un lungo corridoio di tracciato regolare. Importanti diramazioni la rompono da una parte e dall'altra, percorse da affluenti notevoli, in vallate di diverso carattere che per la bellezza si fanno tra di loro concorrenza.

L'Adige, che dal vasto bacino riceve copia di acque che si traducono talora in piene, minacciose un tempo per Verona ed ancora adesso per la pianura veneta, esce dal Trentino scendendo direttamente da nord tra i fianchi che lo serrano a breve distanza. Più in su, passa a 1 km. a ovest di Rovereto, rasenta Trento e poi la conoide di deiezione della Val Cembra (che origina da nord-est, lunghissima, coi nomi ben noti di Val di Fiemme e di Fassa); quindi a ovest riceve le acque della vasta Valle di Non, che nella sua parte più alta, col nome di Val di Sole e Val Vermiglio, viene dal Tonale.

Alla stretta di Salorno incomincia la regione dell'Alto Adige. A Bolzano, che ne è il centro principale, la vallata sempre pia-

---

(1) Perchè questo articolo di volgarizzazione possa riuscire utile, **occorre assolutamente aver sott'occhio la Carta** dei paesi di cui si parla. Per il Trentino (solo parzialmente per l'Alto Adige) servono i fogli 5 Trento e 6 Belluno della *Carta d'Italia al 250.000 del T. C. I.* Per la Venezia Giulia (Istria compresa) i fogli 7 Udine, 7 *bis* Trieste, 13 *bis* Fiume-Pola. Il 250.000 non comprende la Dalmazia. Completa è la visione delle regioni di cui si parla sulla *Grande Carta della Guerra del T. C. I. al 100.000,* la quale, ora che la guerra è finita, si rivela sempre più utile e interessante. Essa comprende, oltre l'intiero Alto Adige, anche la Dalmazia (questa in scala 1:500.000) coll'entroterra croato, bosniaco, erzegovese... che ci darà tanto filo da torcere. L'edizione attuale continua ad essere mantenuta dal T. C. I. a un prezzo miracoloso: 24 fogli di centimetri 43×62 a otto colori, L. 14,25: estero Lire 15,50 Presi di presenza alla Sede, L. 13.

neggiante (si è qui a 265 m.) si triforca. Da nord viene un ramo di poca importanza; a nord-ovest invece prosegue l'Adige e sopra Merano forma la Val Venosta, che si spinge fino al Giogo della Reschen (1) ove sono le sorgenti. Il terzo ramo sale prima verso nord-est, poi più francamente verso nord, col nome di Valle dell'Isargo e per Bressanone va al Brennero. A Bressanone un'altra grande vallata si stacca verso est: la Pusteria, dove la Rienza ha nascimento nelle quiete ed incerte polle delle praterie di Toblaco.

Tutte queste acque formano infiniti laghetti alpini (circa 350), quasi tutti piccolissimi, ameni di pascoli, severi di boschi, selvaggi di rupi. Qualcuno è anche di una certa dimensione.

A prescindere dal lago di Garda, di cui l'estremità settentrionale è trentina, sono più importanti i laghi di Caldonazzo, (kmq. 5,28) e quello di Levico (kmq. 1,56) da cui nasce il Brenta; il lago di Molveno, in una magnifica conca tutta verde, (kmq. 3,27: è profondo 118 m., e all'altitudine di 821 m.) tra la Paganella e il Gruppo di Brenta; il lago di Cavedine (kmq. 1,01) e il lago di Ledro (kmq. 2,18), nei cui pressi i Garibaldini combatterono a Bezzecca. Altri hanno fama speciale di bellezza, o sono a tutti noti, come quello di Loppio, accanto al quale passa la piccola ferrovia Mori-Riva.

2. La popolazione trentina è, come ognun sa, tutta italiana. Essa parla un dialetto che verso occidente tende al lombardo, verso oriente al veneto e soltanto le aberrazioni dei pangermanisti vollero dare un'importanza, del tutto mancante in realtà, alle così dette «oasi tedesche» del Trentino. Infatti soltanto quattro Comuni in Val di Non, due in Val dell'Avisio, uno finitimo ai Sette Comuni Vicentini e tre nell'alta Valle del Fersina (così detti Comuni dei Mocheni) parlano dialetti alto-tedeschi, d'altronde assai rozzi.

Secondo le statistiche austriache del 1900 tutti insieme essi conterebbero 5000 abitanti di idioma tedesco: è però certo che ne hanno meno. Il fatto è dunque del tutto irrilevante e senza alcuna importanza etnicamente poichè si tratta di localizzazioni sporadiche, così come nel resto del Regno abbiamo degli albanesi in Sicilia e in Calabria o dei catalani (quanto poco catalani ormai!) ad Alghero, o degli slavi nel Molise.

Diversa è la questione di nazionalità degli abitanti dell'Alto Adige. La regione fu, come il Trentino, romanizzata completamente, ma, posta più a nord, venne poi dalle invasioni barbariche e dall'influenza del governo imperiale con cui era in più diretti contatti trasformata profondamente. Però ancora fino al-

---

(1) Una questione in questo momento prematura da risolvere si presenta per le denominazioni locali dell'Alto Adige. La regione ha parlata tedesca e adopera nomi tedeschi nell'uso generale locale, tranne nelle valli ladine per le quali vi sono nomi ladini e in qualche altro luogo. Un certo numero di nomi tedeschi però ha anche la propria lezione letteraria nostra (come Bolzano, Merano, Bressanone, Stelvio, Adige, Val Venosta, Val Pusteria, Brennero, ecc.) ed è perciò da noi senz'altro usato nella nostra lingua.

Ma gli altri?

È evidente che, all'infuori dei più noti, un'italianizzazione di altri nomi, si dovrà fare per ragioni politiche e per cominciare una penetrazione italiana che il tempo lentamente maturerà: ma in qual misura questa sostituzione di nomi italiani a quelli usati in luogo?

C'è chi, per ragioni di sentimento rispettabilissime, ma che si sono qualche volta manifestate con la intolleranza di ogni contraddizione (il che rende spinoso inutilmente il discutere) vorrebbe imprimere alla regione uno spiccato, netto, totale aspetto italiano, cambiandone tutti i nomi di luogo, nessuno escluso, e ciò riesumando denominazioni da qualche decina di secoli, traducendo quando si può tradurre, inventando senz'altro, quando nè la riesumazione nè la traduzione possono servire.

C'è chi invece, in considerazione dello stato di fatto — sul quale non ci sono del resto discussioni sostanziali — crede più opportuno limitarsi al cambio dei nomi degli elementi topografici più importanti: abitati e vallate principali, catene di monti, cime più notevoli, insomma quei nomi che tornano non soltanto nell'uso locale ma anche fuori.

Auguro che questo parere possa prevalere, poichè lo ritengo il più ragionevole, pratico, utile ed equo.

Senza dubbio per i Comuni, ora che sono diventati italiani e perciò soggetti alla giurisdizione statale anche per il loro nome, e forse per altri elementi geografici, interverrà lo Stato ed allora vi sarà un punto stabile acquisito a cui tutti si inchineranno. Che se lo Stato, spinto in qualche modo sullo sdrucciolevole terreno politico-sentimentale, volesse aderire alla proposta di cambiare i nomi «fino all'ultimo casolare» l'esperienza delle cose di questo mondo fa ritenere che neppur esso otterrà un risultato, cui si oppongono insieme al senso dell'equità, difficoltà di attuazione, che appaiono insuperabili.

Ad esempio, se lo Stato decretasse domani di cambiare i nomi dei Comuni di Val d'Aosta e di fare di Courmayeur, Cortemaggiore, di Gressoney, Gressoneglio o Villalesa, ecc., potrebbe ottenere, sia pure con sforzo e lentezza (e non si vede con quale vantaggio), lo scopo. Ma se volesse mutare i nomi dei piccoli torrenti, delle piccole cime, dei cascinali, secondo ogni probabilità non vi riuscirebbe, perchè dal momento che questi nomi minuti interessano solo gli abitanti locali, i quali parlano il *patois* valdostano, che è francese, non si saprebbe, finchè tutti i contadini non avessero cambiato lingua, con qual diritto e con qual risultato imporre alle loro case e alle loro cose nomi diversi da quelli che essi hanno loro dato e che usano.

Per l'Alto Adige non solo i geografi non sono ancora d'accordo sulla questione di massima della misura, ma non si sono ancora accordati sui nomi già preconizzati.

Ad esempio, questa nota ha origine dal primo nome che occorse di usare in questo articolo: quello del Passo della Reschen, che è proposto in Rezia, Resia, Resca e forse in altre lezioni. Un recente volume hà Resca nel testo e Rezia nelle carte che l'accompagnano — proprio la confusione delle lingue.

Qui perciò si sono, in attesa di decisioni dello Stato o almeno di accordi generali tra i competenti, usati in italiano i nomi principali e gli altri furono conservati secondo la parlata locale.

l'epoca napoleonica si ebbe nell'elemento italiano una certa maggior resistenza in Val Venosta e nel territorio di Bolzano, ora anch'essi tedeschizzati del tutto. Le Valli di Badia e di Gardena invece rimasero inespugnate, forse pel loro maggior isolamento e sono anche oggi abitate da montanari che hanno mantenuto il loro dialetto ladino.

Sui 242,503 abitanti dell'Alto Adige se ne conterebbero, secondo la statistica, 215,345 di lingua tedesca, 16,510 di italiana, 1600 d'altre lingue, oltre 9048 forestieri, che in gran parte sono dati dall'immigrazione temporanea dal Regno. Ma calcoli che si ritengono più attendibili, fanno salire a numero ben più alto gli italiani: alcuni li valutano perfino a 45.000, cioè a un quinto del totale. Comunque, se la cosa ha un' importanza politica, nel senso del maggior lavoro di assorbimento che dovremo fare colà, non ne ha, per fortuna, nei rapporti del confine nazionale. Le Alpi hanno tal forma decisa qui, che l'esistenza dei tedeschi sul versante meridionale ha un evidente indiscutibile aspetto di tracimazione, nè più nè meno di quello degli svizzeri vallesani in Val Formazza o ad Alagna o a Gressoney.

3. Trentino e Alto Adige facevano parte della contea del Tirolo e Vorarlberg, amministrata dal luogotenente di Innsbruck, rappresentante dell' imperatore. Vi erano due Consigli provinciali: uno a Bregenz per il Vorarlberg, l'altro a Innsbruck per il Tirolo, che comprendeva quello che gli austriaci volevano per forza chiamare Tirolo Meridionale. La denominazione di Tirolo usata talora anche oggi (!) in perfetta buona fede per Trentino o per Venezia Tridentina (cioè Trentino e Alto Adige insieme) è un portato di questa classifica arbitraria austriaca.

Il territorio era diviso in capitanati distrettuali corrispondenti press'a poco alle nostre sottoprefetture (8 per il Trentino, 5 per l'Alto Adige) oltre le città, all'incirca parificate ai capitanati, di Rovereto, Trento e Bolzano. Ogni capitanato, diretto da un capitano distrettuale dipendente dal luogotenente, era diviso in distretti giudiziali, press'a poco le nostre preture.

Le città più importanti sono Rovereto, con 12.000 abitanti circa; Trento con 32.000; Bolzano con 24.000; Merano con 20.000. Tutti gli altri centri sono di assai più piccoli, anche se fiorenti.

L'istruzione è diffusissima, di esempio che dovremmo meditare, noi tutti dell'antico Regno. Nel 1910 gli analfabeti erano il 3,4 %. In qualche capitanato (Cles) l'1,8 e perfino (Cavalese) l'1,4! Anche la delinquenza è bassissima.

La proprietà è in generale molto divisa, tranne quella comunale. L'agricoltura accurata, molto povera perchè il paese è tutto montuoso, in gran parte molto elevato. Vi sono, come ciascuno sa, estesissimi boschi, in maggior porzione proprietà comunale, in piccola governativa (nel Trentino solo 59 kmq. contro 2228 dei Comuni e 718 dei privati). Quasi tutti comunali sono i pascoli, vastissimi. E boschi e pascoli sono severamente ben tenuti.

L'industria è press'a poco insignificante, salvo quella del legname e, in certe località, quella dei forestieri.

Merano ospita 40.000 viaggiatori all'anno, che vi fanno in parte soggiorno; Bolzano 110.000, Riva 46.000. Un centro termale di primo ordine è Levico con Vetriolo, come importanti sono Rabbi e Peio, stazioni termali celebrate.

Centri notevoli dell'industria del forestiero sono sparsi qua e là e tra questi si possono ricordare Arco presso Riva, La Mendola, Toblaco, Cortina d'Ampezzo, S. Martino di Castrozza (ora distrutto), la Madonna di Campiglio e tanti altri.

Industrie d'avvenire sono quella mineraria e lo sfruttamento delle forze idrauliche, quest'ultima già abbastanza notevole. Trento ebbe la prima centrale idroelettrica municipale di tutta l'Austria nel 1906. Le centrali attuali hanno 66.000 HP installati.

Calcoli sommari fanno salire a 500.000 HP le forze idrauliche facilmente utilizzabili.

4. Le non molte linee ferroviarie s'imperniano su quella internazionale di grande traffico Verona-Monaco, che però prima della guerra non era neppur essa tutta a doppio binario. In qualche tratto a doppio binario, i ponti ne avevano uno solo, perchè non predisposti pel secondo.

Questa grande linea, dalla magnifica spaccatura della Chiusa d'Adige presso Verona, rimonta il corso del fiume sempre sul fondovalle, in paesaggio prima meridionale poi più severo fino a Bolzano, donde, nella vallata dell'Isargo, si alza dolcemente, con poche gallerie e con splendide vedute, fino al

verdeggiante valico del Brennero. Appartiene alla Società delle Meridionali (Südbahn). Una discreta quantità di azioni di questa forte società era, prima della guerra, in mani italiane.

A ovest di Mori, presso Rovereto, un breve tronco di 25 km. a scartamento ridotto, pure esercito dalla Südbahn, ma di cui gran parte delle azioni appartengono al Comune di Rovereto, conduce ai due centri turistici di Arco e Riva. Questa ferrovietta attraversa la depressione di Loppio, dominata dalla Zugna, dove durante tutta la guerra così di frequente si prodigò il valore delle nostre truppe, e passa alla fortezza di Nago, colpita dalle batterie nostre di Malcesine e d'altri punti del lago. Da Nago è famoso il panorama sul Garda.

Un altro tronco, volutamente tenuto in secondario conto perchè non diventasse linea di interesse internazionale, verso Venezia, è quello della Val Sugana (Trento-Pergine-Levico-Bassano). Anche questo corre sul fondovalle lungo il Brenta ed ha vedute in molti luoghi bellissime.

Da Trento a Malè, in Val di Sole, vi è un tram elettrico di 60 km., lungo la strada ordinaria, che costò 11 milioni di corone. Fu concesso al Comune di Trento ed è esercito dalle Ferrovie dello Stato austriache. Percorre la magnifica Valle di Non e parte della Val di Sole e mi basta ricordare, come carattere paesistico, che passa sui due straordinari ponti di S. Giustina e Mostizzolo, tra i più alti e pittoreschi che valichino burroni alpini.

A questa linea si riattacca a Dermulo la tramvia Dermulo-Fondo-Mendola, km. 24, costruita e gestita dalla Banca Cattolica Trentina, che costò più di 4 milioni di corone. L'ultimo tratto è di alto interesse paesistico e fu costruito solamente pei turisti, tantochè non funziona nell'inverno.

Dalla Mendola, centro importante di alberghi, scende, con tratti ad adesione artificiale, a Caldaro ed a Bolzano. A Bolzano funziona una delle pochissime funivie per passeggeri ancor oggi tentate. Questo tipo di trasporto avrà presto un larghissimo sviluppo, dopo l'applicazione delle teleferiche di guerra, in cui seppero, fra tutte le nazioni europee, eccellere gli industriali italiani.

Un'altra lunga linea di eccezionale interesse turistico, da Bolzano tocca Merano e percorre tutta la bella Val Venosta, fino a Mals m. 1025, a una decina di chilometri dalle sorgenti dell'Adige. È la ferrovia per tutti quelli che scendono dallo Stelvio.

Da Franzensfeste un'altra linea, nell'aprica Pusteria, sale per Brunico a Toblaco e da questo basso varco, ora occupato dalle nostre truppe, scende a Lienz in Valle della Drava, ove trova i suoi collegamenti con Klagenfurt e le altre ferrovie austriache. Fu questa un'arteria di arroccamento assai dannosa per noi durante la guerra.

5. I servizi d'auto pubbliche erano, prima della guerra, poco numerosi, ma estremamente interessanti. Mi basti accennare a quello che da Bolzano, per i boschi del Passo di Costalunga, per la magnifica conca di Moena e per Predazzo, conduceva, attraverso le più belle foreste di Fassa, di Fiemme e di Travignolo, al Passo di Rolle e a Fiera di Primiero, in giunzione col corrispondente raccordo della linea italiana di Feltre. (Per lunghi anni dal Regno per andare a San Martino di Castrozza, ove villeggiavano molti regnicoli, conveniva andare a Bolzano, perchè noi tardammo fino a pochi anni sono a mettere un raccordo Feltre-Fonzano-Fiera di Primiero. Sono noncuranze dei nostri interessi, incredibili ma vere). Questa tratta è certo una delle più straordinariamente belle che si possano immaginare. Essa si presterebbe, con opportune modifiche, a studiare qualche cosa come la *Route des Alpes* dei francesi, mista di ferrovia e servizio d'auto. Ma nell'Alto Adige e nel Trentino è difficile tracciare un percorso qualsiasi, che non presenti bellezze eccezionali o almeno notevoli.

Le strade ordinarie non sono, per quanto riguarda l'allacciamento dei comuni, eccessivamente sviluppate, perchè la loro costruzione pesò quasi sempre esclusivamente sulle finanze comunali, di regola senza sussidi di Stato nè provinciali. Ciò è accaduto specialmente nel Trentino, ancor più che nell'Alto Adige. Invece dal punto di vista turistico le strade sono sufficientissime ed hanno una qualità preziosa, rara nel resto del Regno: esse si riallacciano l'una all'altra, in modo che la circolazione è di una continuità cinematografica di valle in valle. A questo contribuirono strade militari del maggior interesse, come quella così detta delle Alte Dolomiti e probabilmente la guerra ne avrà aggiunte altre che solo più tardi si potranno

mettere in conto. Così avviene che ben di rado occorre ritornare sui propri passi.

Un'occhiata alle numerose strade carrozzabili per mezzo delle quali si può entrare nella Venezia Tridentina è già di per sè stessa un quadro eloquente dell'interesse turistico eccezionale che offre la regione, tanto più se si nota che tutte queste strade sebbene in generale non troppo larghe e qualcuna anche mediocremente tracciata, servono bene tanto per l automobilista e il motorista, quanto per il ciclista, quanto per il pedone.

Il ciclista farà bene i suoi preventivi con le altimetrie, spesso notevoli. Ma tale è la bellezza del paesaggio da far sorpassare ad ogni fatica. Perè esso dovrà contare seriamente, nelle valli più profonde, sui due venti periodici della giornata, che, soprattutto nella grande valle dell'Adige, possono ostacolare o aiutare fortemente la marcia. Come in tutte le grandi valli alpine, al mattino il vento soffia in giù, nel pomeriggio in su, in maniera spesso fastidiosa. Anche i nostri aviatori se ne sono accorti. Chi scrive queste righe ha troppe volte subito questa tribolazione del pedale, per non rammentarla ai più giovani amici.

Vale la pena anche soltanto di enumerare qui i valichi carrozzabili (molti hanno ottimi alberghi) appunto come indice di ricchezza turistica. Sono tutte senza eccezione strade interessanti. La principale via d'accesso è nel centro della regione; è la Via Italiana, parallela all'Adige e che incomincia, tutti lo sanno, colle promesse sceniche dell'imponente Chiusa dell'Adige — vero cañon tagliato a lungo tra pareti a picco altissime. Questa strada che va su su fino al Brennero (dal vecchio confine presso Peri km. 200) getta diramazioni in ogni valle. Ma a questa via di penetrazione, altre numerose fanno corona.

Girando lungo il confine della Venezia Tridentina, verso ovest, la prima carrozzabile di accesso è quella da Ponte Caffaro, per il Ponale, a Riva, opera, nell'ultima sua parte che domina il Garda, titanica di ingegneria italiana. È tagliata a capanna nella grande parete verticale del monte ed ha un panorama stupendo, che fa perfetto riscontro con quello della fortezza austriaca di Nago, che le sta di fronte.

Una nuova strada militare, che deve essere eccezionalmente bella, dal Lago, per Tremosine, valica il vecchio confine e passa nella conca di Ledro e si unisce a quella del Ponale.

Nessuna carrozzabile s'incontra più lungo i confini della regione fino al Tonale, m. 1884, la grande arteria che dalla Valle Camonica passa in Val Vermiglio e per Val di Sole e Val di Non raggiunge l'Adige. Il Tonale oggi ha un'aureola: i combattimenti alterni di tre anni, il Castellaccio, il Pisgana, il Monticello.

Più a nord ancora è il Giogo dello Stelvio m. 2786 (sebbene una vecchia pietra anteriore alle ultime correzioni altimetriche porti ancora l'indicazione 2814) nel punto ove il confine nostro porterà anche dopo la pace un marchio di vecchia artificiosità. Infatti il valico naturale, cioè il punto più basso accessibile attraverso le Alpi per passare da Bormio alla Val Venosta, non è allo Stelvio ma pochi chilometri più indietro, alla IV Cantoniera, all'altezza di 2487 m. Ivi è il Giogo di S. Maria, che scende al paese di questo nome in Val Monastero e poi in Val Venosta a Glurns (Glorenza). Ma la Val Monastero, che geograficamente è italiana, è invece politicamente svizzera e lo era fino dai tempi in cui l'Imperatore Ferdinando fece costruire la strada dello Stelvio. Per evitare il passaggio attraverso questo tentacolo di suolo elvetico, Ferdinando fece proseguire la strada militare fino al Giogo dello Stelvio, punto più vicino ove poteva valicare le Alpi senza sconfinare in Svizzera.

(Quando si vedono queste incongruenze, tanto numerose nel nostro confine, verso la fronte francese, come verso la Svizzera, vien proprio in questi momenti il desiderio di chiedersi se non sarebbe il caso di trovar modo di operare degli amichevoli conguagli).

Continuando idealmente il percorso della linea di confine si trova, in capo alla Val Venosta, la strada della Reschen, che mette in comunicazione l'Alto Adige con la Bassa Engadina: praterie verdissime, tre laghetti, una distesa a perdita di vista di ondulazioni dolci sul fondovalle, di erte pendici sui fianchi, il silenzio di poveri paesetti; la tranquillità pastorale più riposante.

Da qui Alpi asperrime irte di ghiacci chiudono ogni passo, girando verso est fino alla « Porta dei Barbari », il Brennero m. 1370 e quindi ancora per lunghissimo tratto fino

alla bassa sella di Toblaco m. 1218, così dolce che la Rienza è incerta se scendere a oriente o a occidente e il nome di Pusteria corre, quasi non avverta la sella, anche al di là del valico nella boscosa valle della Drava.

Poi vi è la strada di Misurina, così ripida, salendo da Carbonin, da potersi considerare poco meno che intransitabile alle vetture se non fosse tanto bella.

Splendida invece, anche come tracciato, è quella di Cortina d'Ampezzo « la strada d'Alemagna ». Dire che questo passo di Cimabanche serpeggia fra il Cristallo e le Tofane e ricordare glorie di eroismi e di ingegno italiani. Qui troveremo diramazioni stradali, costruite dal genio, dagli alpini e dai fanti tra rupi strapiombanti, che saranno, monumento di ardire inconcepibile, guida a pellegrinaggi patriottici alle caverne ed agli osservatori più sorprendenti delle nostre artiglierie.

Prima di giungere al massiccio della Marmolada vi è una nuova carrozzabile costruita durante la guerra, che nella Valle del Cordevole ove s'internava già prima fino a Caprile, ora completata, sale presso Andraz ad innestarsi alla grande strada delle Dolomiti, fra Cortina e Pieve di Livinallongo. Noi non sappiamo se, com'è probabile, da questa stessa, altre vie (sarebbero di ideale bellezza) si diramino per la forra dei Serrai di Sottoguda al Passo di Fedaia e più in alto per i Passi di S. Pellegrino e di Valles.

Giustamente celebre è la strada di Primiero, che varca l'alto Passo di Rolle (m. 1956), sotto il Gruppo dolomitico del Cimon della Pala e attraversa le cupe foreste di S. Martino di Castrozza e di Paneveggio. Ora bisogna scendere (salvo strade militari nuove che non conosciamo) fino al Brenta, all'entrata della Valsugana, tra gli alti muraglioni di Primolano. Poi vi sono le carrozzabili della Vezzena, m. 1400 circa, e quella di Val d'Astico, prima di giungere di nuovo all'Adige.

E così abbiamo nel non lungo circuito del confine tridentino enumerate ben 15 carrozzabili di penetrazione. Nessuna vallata alpina nostra è dotata di consimile ricchezza. La Valle d'Aosta ha tre strade (forse ora quattro, se si è compiuta durante la guerra quella del Ferret), l'Ossola quattro, la Valtellina sei (forse sette, se, pur nella guerra fu valicata la Ca S. Marco).

È meraviglioso pensare quali soddisfazioni questa ricchezza riserba ai visitatori. E ricordiamo noi italiani nel Regno, che è dovere nostro — facile e piacevole ma imprescindibile — quello di una visita alla Venezia Tridentina, ma in particolare al Trentino, che fu con tanti sacrifici così ardente focolare di italianità, ora che l'auspicata fusione col resto della Patria gli toglierà, anche indipendentemente dai motivi catastrofici della guerra, per lungo tempo parte della clientela austro-tedesca.

*
* *

6. Ma tutto ciò che abbiam detto non è che un tracciato schematico duro e scolorito di alcuni degli infiniti percorsi turistici.

Bisogna immaginare il paese nel suo tormentato rilievo montuoso, che non lascia posto ad un palmo di pianura, vestirlo di prati, di boschi, di ghiacci cristallini, di vette poderose granitiche e di torri e di guglie calcari; bisogna popolare la sua solitudine dei ricordi romani, degli strazi barbarici, delle lotte secolari; bisogna collocarvi nelle città, di cui tante racchiudono preziosissimi monumenti, i nostri fratelli trentini, caldi di amor patrio, nelle valli recondite i montanari semplici e buoni, per comprendere quali inestimabili tesori la nostra nuova regione serbi all'italiano che la visiterà.

Certo la Venezia Tridentina è tra i più vari e bei paesi dell'Italia, cioè dell'Europa. Dalle Prealpi amene e calde, dal grande Benaco azzurro, sulle cui sponde fioriscono limoni e cedri, si sale in non lungo tratto alle eccelse vette dei gruppi dell'Adamello, della Presanella, del Cevedale, dell'Ortler (che tocca quasi i 4000 m.). Immensi ghiacciai, cime che hanno tutti i caratteri delle più alte delle Alpi, dànno a questo quadrante della Venezia Tridentina un aspetto che nulla deve invidiare a qualsiasi altro punto della grande catena che cinge l'Italia.

Aspra, altissima, ricca di ghiacci è altresì la catena che serra da nord e sebbene i più grandi ghiacciai del Gruppo di Oetz e di Stubai volgano specialmente a settentrione, molti si sciolgono nelle nostre valli calandovi giù da quelle creste, quasi dappertutto più alte di 3000 m. e che si avvicinano in parecchi punti ai 3700.

Ma un'altra stupenda e diversissima meraviglia vi è all'opposto orizzonte. Da nord-

est a sud-ovest, dal confine della Carnia venendo giù fino alla Valsugana vi è un'altra grande catena di monti il cui appellativo è senz'altro antonomastico, di un carattere specialissimo, che basta nominare, «le Alpi Dolomitiche», perchè la fantasia subito si raffiguri creste acute, guglie, torri, precipiti spaccature di roccie, muraglioni smisurati. Le Dolomiti sono le Dolomiti: tutt'altra cosa delle montagne di origine granitica. E la grandiosa emersione di questa burrasca impietrita, lo scenario di rupi inaccessibili, almeno in apparenza, dappertutto sorge da fasce cupe di boschi secolari di abeti, di larici, di cirmi. Sono boschi solenni, i più bei boschi che l'Italia avrà, se li saprà conservare. (E sarebbe delitto disperderli, ma li sapranno saldamente difendere dall'insipienza e dalla rapacità i tridentini, per antica loro tradizione).

Le Alpi Dolomitiche spirano un fascino congiunto, come anima al corpo, alla materia stessa di cui sono composte.

Su questa stupefacente massa di onde e di frangenti consolidati, l'aurora ma ancor più il tramonto, mettono un colore tra rosa e viola, che soltanto la dolomia sa rispecchiare dal sole, profondamente malinconico e suggestivo, triste e sublime, mistico o gelido secondo l'animo proprio. Come nella musica senza parole ciascuno crede di scoprirvi il sentimento di cui vibra.

E nel centro stesso del Trentino, fra le Giudicarie e la Val di Sole, il Gruppo di Brenta, isolato, è pure dolomitico e ritrae anch'esso questi caratteri preziosi e rari.

Sopra una vasta zona di montagne erbose e boscose, non lungi dalle tranquille sponde del lago di Molveno, le stesse creste, lo stesso arruffamento grandioso di campanili e di torri sopra burroni e spacchi, forma un quadro di inenarrabile bellezza. Così il Gruppo di Brenta crea da sè una nuova attrazione bastevole a richiamare turisti d'ogni luogo.

Sì, in qualunque parte e con qualunque mezzo la Venezia Tridentina venga visitata, ogni suo punto è sorgente di meraviglia.

7. Ad aiutare il turista, ogni sorta di comodi gli sono offerti in moltissimi luoghi. Negli altri trova ospitalità cortese. In generale abbondano gli alberghi, in gran parte di tipo internazionale, con spiccata marca tedesca: l'Alto Adige è anzi prettamente tedesco. Si dice che tra Bolzano e Merano siano impegnati 100 milioni, alcuni pretendono anche assai più, negli alberghi. Certo in questi due centri di primo ordine l'industria alberghiera è cospicua. Sparsi in molti luoghi, ad altitudini anche notevoli vi sono alberghi ottimi, organizzati per lo più per la clientela disposta a spendere.

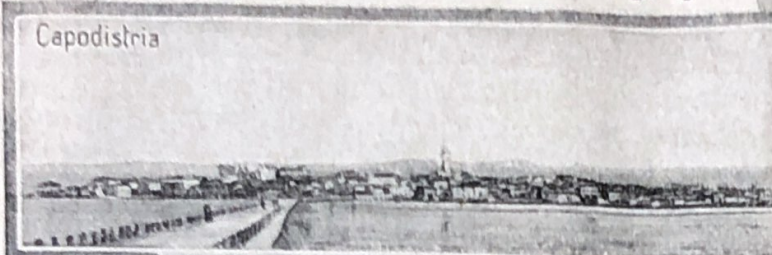
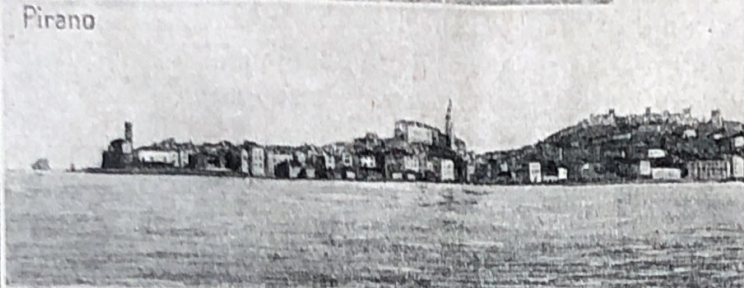
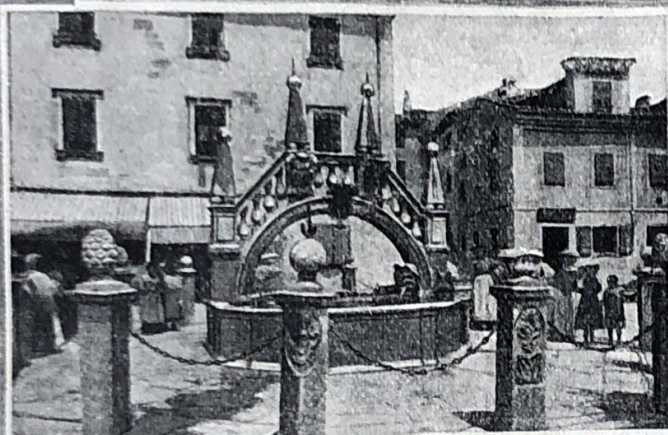
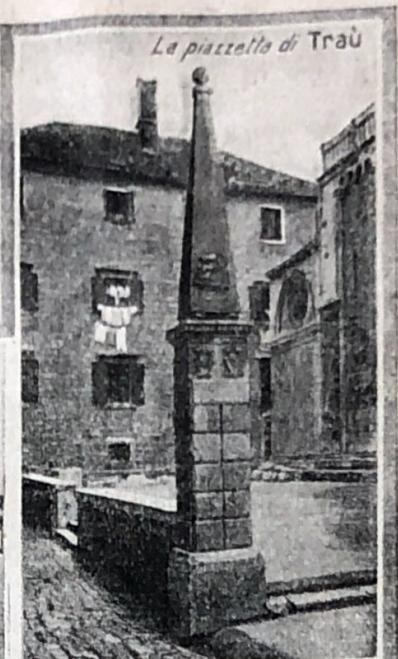
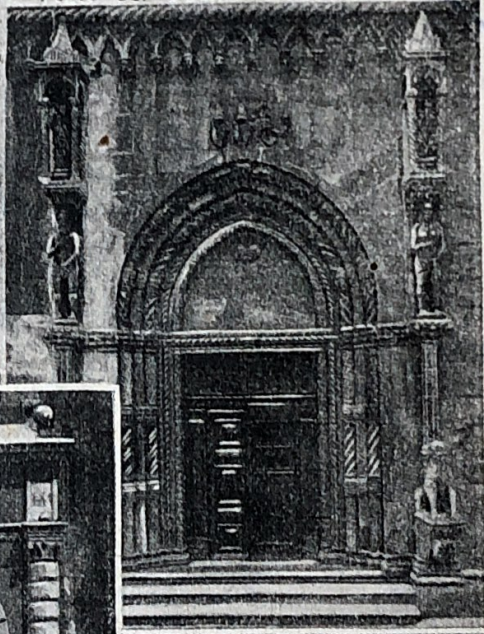
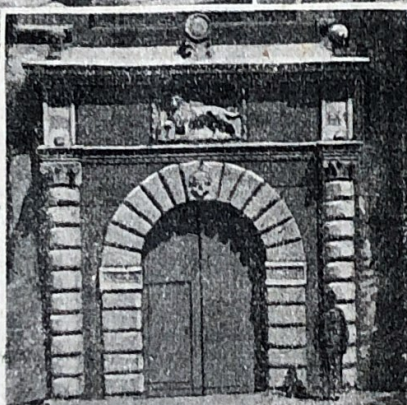
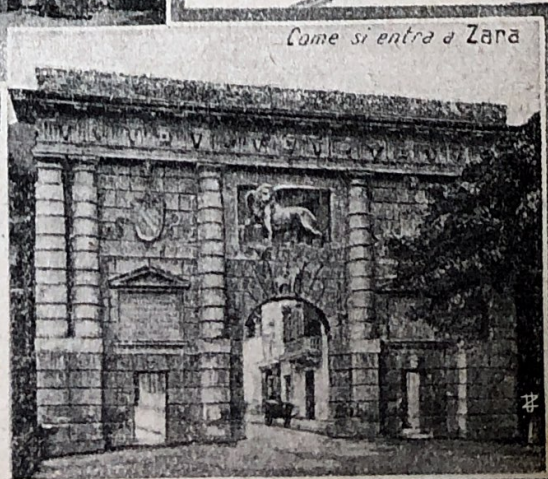
In generale gli alberghi tridentini sono cari, o, per lo meno, lo erano prima della guerra.

Nè sapremmo quale direttiva prenderà ora l'industria alberghiera colà. Il problema è dei più difficili da risolvere. Tutto era orientato per la penetrazione dal nord con mezzi anche innaturali, con forme larvate di sovvenzione, con spinte che avevano la loro radice prossima o lontana nel pangermanismo o nella penetrazione austriaca e nella snazionalizzazione diretta contro di noi. Tutto questo ora è, pel momento, cessato. Ma, mentre cesserà per un lungo periodo la clientela che aveva creata questa situazione, come saranno eserciti tutti questi alberghi? Non sapremmo ora vederlo, perchè non basta parlare di nazionalizzarli: bisogna avere i milioni necessarî all'uopo e le persone che possano sostituire quelle abilissime, che prima conducevano questi esercizî. Il problema è gravissimo e urgente.

All'infuori degli alberghi propriamente detti di soggiorno e di quelli delle importantissime stazioni termali, tra cui prima quella di Levico, la Venezia Tridentina è costellata di rifugi alpini e di piccoli rifugi-alberghi, d'alta montagna. I primi, nel Trentino, sono in parte della Società degli Alpinisti Tridentini, eretti con nobile sforzo e grandi sacrifici per così piccola associazione, in parte dal Club Alpino Tedesco-austriaco con grande larghezza di mezzi, con smaccata e sleale concorrenza. Accanto al rifugio italiano, il rifugio tedesco, in doppio e, di solito più grande e più bello per offendere e soffocare. Nell'Alto Adige, tutti senza eccezione i rifugi sono austro-tedeschi.

Quanto ai rifugi-alberghi, presso a poco tutti tedeschi, essi sono una vera specialità. Essi sono posti ad altitudini non eccessive ma, di regola, con accessi facilissimi: di solito mulattiere buone.

Servono bensì agli alpinisti per le ascensioni accademiche o difficili, ma ancora più ad una coorte di uomini, signore e ragazzi senza bisogno di guide. Erano costoro a mi-

gliaia « i viaggiatori in loden », gli abbonati ai bock di birra e ai würste, i mangiatori per eccellenza, non alpinisti ma turisti di montagna. Se gli italiani volessero una buona volta prendere lo slancio verso il turismo alpinistico, quale splendido campo sarebbe loro offerto qui! A condizione di esercire questi rifugi-alberghi, nello stesso modo usato fin qui, non con la grettezza e l'ingordigia dei quattro quinti dei nostri alberghi di montagna. Più a nord, attraverso i gruppi di Oetz e di Stubai, molti di questi rifugi-alberghi e alberghi hanno un carattere alquanto diverso, più alpino. Essi servono a valichi verso il Tirolo, di natura più difficile, talora su ghiacciai e sono destinati ad un avvenire forse meno brillante, perchè mancherà loro oltre la clientela tedesca anche l'italiana.

Noi facciamo poi voto che si riesca a conservare anche un certo numero degli attuali baraccamenti militari, scelti con cura, col criterio di rendere possibile la visita a parecchi punti dei più gloriosi della guerra: fors'anche si presteranno, invece dei baraccamenti, le stesse caverne, talune così vaste.

Qual senso mai provato di orgogliosa commozione il pernottare sul Grappa o sulle Tofane, negli spechi ove vagano ombre ammonitrici! Anche questo patrimonio morale e materiale dovrebbe essere fatto entrare nel movimento turistico come un richiamo alto e ispiratore ad elevarne le manifestazioni.

All'Esposizione di Milano del 1906 quando chi scrive qui ne fu vicepresidente e curò il gran Padiglione del Touring, nella sala di accesso di questo ebbe ospitalità gradita al Touring e alla Presidenza dell'Esposizione una modesta ma sintetica mostra, promossa dalla Società degli Alpinisti Tridentini. Essa non passò inosservata e sembrò ostica al Commissario Generale austriaco, dott. Popovich, che sollevò — ricordo benissimo le sue schermaglie — prima delle obiezioni, poi, dopo qualche piccola dimostrazione patriottica, accaduta in quel nascosto recesso dell'Esposizione, formali difficoltà.

Per fortuna della politica internazionale dell'Esposizione il dottor Popovich, morì sul più bello delle sue proteste e la mostra della Società degli Alpinisti Tridentini potè continuare indisturbata fino alla chiusura dell'Esposizione. Una grande insegna, un invito cortese e caldo copriva tutto il materiale esposto: « Italiani visitate il Trentino! ».

Questo ricordo oggi riesumo con piacere perchè l'invito dev'essere ripetuto, ma un po' diversamente. Oggi noi, per l'unità territoriale raggiunta, abbiamo contratto un sacrosanto dovere, quello di assistere moralmente le nuove terre. E una forma concreta è quella della fratellanza turistica, che, nella fausta fusione del Trentino con l'Alto Adige, deve indurci a un nuovo più energico e completo appello: « Italiani, visitate la Venezia Tridentina! ».

LA VENEZIA GIULIA.

1. La Venezia Giulia, o Regione Giulia, come amavano chiamarla anche fino a recentemente studiosi del luogo, è così nominata per ricordo romano.

I Romani fondarono nel 181 a. C. Aquileia, e incominciarono una guerra cogli Istriani. Nel primo anno le legioni non poterono oltrepassare il Carso e solo vi riuscirono nel secondo (anche le legioni romane! Il Carso fin da allora era il Carso!). Nel 40 a. C. Ottaviano, dopo la battaglia di Filippi, ebbe la luogotenenza anche dell'Istria; nel 35-33 assoggettò le popolazioni montane dalle due parti delle Alpi Venete, che, in suo onore, (il suo nome era Caio Giulio Cesare Ottaviano) furono da allora chiamate Giulie. Nel 27 a. C. il confine fu portato all'Arsa, formando la *X Regione italica*, col titolo di *Venetia et Histria*.

Geograficamente si può dire, grosso modo, che la Venezia Giulia è costituita dal bacino dell'Isonzo e dall'Istria, oltre che dalla zona intermedia un po' incerta, che separa le Alpi Giulie, propriamente dette, dall'Istria stessa, nella quale zona le acque, per la natura carsica del suolo, si sprofondano quasi dappertutto e non hanno perciò corso superficiale ben visibile. Anche il rilievo del suolo, in questa zona, pur essendo ben riconoscibile lo spartiacque, non ha quei netti caratteri di taglio fra i due versanti, che siamo abituati a vedere nelle Alpi, ma è piuttosto un altipiano con una linea centrale di displuvio.

Il confine della regione è stato del resto ben definito dall'armistizio, per lo meno per quanto riguarda le Alpi Giulie e l'Istria. Nel tratto intermedio le indicazioni pubblicate non sono sufficienti per ben comprendere i limiti, ma vi è ragione di credere che la linea sarà quella generalmente ammessa, che passa un po' ad est di Adelsberg al Varco di Nauporto, per giungere poi al M. Nevoso e di qui al Golfo di Fiume.

2. La Venezia Giulia corrisponde all'ex I. R. Luogotenenza per il Littorale (Trieste, Istria e il Goriziano) coll'aggiunta di un po' di Carniola e di Croazia. Non abbiamo sott'occhio documenti esatti per valutare superficie e popolazione di questa aggiunta, perciò i pochi numeri che qui si citano si riferiscono alla Luogotenenza e andrebbero sensibilmente maggiorati per stabilire quelli della Venezia Giulia entro i suoi naturali confini, ora assegnatici dal Patto di Londra.

La superficie della Luogotenenza è di 7969 kmq., la popolazione (1910) di 893.347 abitanti (quasi tutti cattolici) divisi così: nel Goriziano 260.271, nell'Istria 403.566; nella città di Trieste e suo territorio immediato 229.510.

La lingua, secondo la statistica austriaca (1900), sarebbe per 47.9 % italiana; per 29.9 slovena, per 20.4 serbo-croata, per 2.7 tedesca. È una statistica del resto tendenziosa e perciò dubbia. Per quanto si riferisce ai tedeschi, si tratta di avventizi, per lo più militari o impiegati.

La situazione linguistica è modificata anche dal fatto che moltissimi degli slavi istriani, specie intorno ai centri italiani, capiscono e parlano alla meglio il nostro idioma. Dei due principali dialetti slavi poi si può approssimativamente dire che lo sloveno è parlato in tutto il bacino dell'Isonzo sopra Gorizia, nella Valle del Vippacco, nel territorio triestino esclusa la città e i sobborghi e nell'Istria a nord della Dragogna, il fiumetto che sbocca nel vallone di Pirano (« vallone » si usa nella costa Adriatica per « piccolo golfo »). A sud della Dragogna si parla invece il serbo-croato, lingua, in Istria, di una miscellanea di stirpi diverse, di cui qualcuna mantiene caratteri abbastanza distinti. Tra queste i Cicci (altri dice Cici), a sud della strada Trieste-Fiume, formano quasi una tribù pastorizia e agricola assai rozza, i Morlacchi tra il Quieto e l'Arsa, ecc.

Ma la Venezia Giulia non può in generale considerarsi linguisticamente composta di zone grigie ove gli italiani e gli slavi si trovino mescolati e sovrapposti. La divisione delle due parlate è, al contrario, quasi dappertutto piuttosto netta. I centri, quindi l'intellettualità, sono italiani; la campagna, salvo l'agro goriziano, slava.

Nel fatto Trieste è essenzialmente italiana di vita, di coltura, di monumenti, di storia. L'intedescamento vi è nullo. Numerosi invece vi sono gli slavi, a segno da far prevedere, se fosse continuato il dominio austriaco, l'avvento di una loro influenza. Per fortuna attualmente questa è del tutto inesistente, poichè, malgrado il numero degli sloveni, non si tratta che di una infiltrazione di strati sociali i più bassi (fomentata dall'Autria per motivi politici) dedita al lavoro del porto e delle industrie triestine.

Ma appena fuori dei sobborghi di Trieste, raggiunto il margine dell'altipiano, la popolazione, che è tutta di contadini, è generalmente slovena: essa però parla o almeno capisce l'italiano. Il suo assorbimento linguistico, in dominio italiano, non è dubbio.

Lungo la costa istriana ed anche nella sua prima fascia littoranea, le cittadine sono tutte italiane, mentre l'interno è sloveno o serbo-croato, salvo qualche centro italiano tra cui principale Pisino e non trascurabili Montona e Pinguente.

Tutta la pianura di Monfalcone, Gradisca e Gorizia, dall'antico confine fino al piede del Carso è di italiani senza mescolanze. Ma appena a qualche chilometro a ovest di Gorizia e a nord del ponte di Salcano, nella vallata dell'Alto Isonzo, la parlata è slovena. Curioso era vedere sullo stradone che esce a ovest di Gorizia, per qualche chilometro, nelle osterie bere vino e giuocare alle boccie, mentre tosto al di là imperava la birra.

L'istruzione è poco diffusa. Nell'Istria (1900) il 45 % della popolazione è analfabeta, nel Goriziano il 37 %, a Trieste il 25 %. Ma in queste alte percentuali gli italiani dànno un contributo assai minore degli slavi, mostrando anche in ciò la loro superiorità intellettuale.

Del resto questa si afferma luminosamente in ogni manifestazione sociale, e prototipo dell'alto grado di civiltà nostra sono, tutte senza eccezione, le città — Trieste a capo — della Venezia Giulia, le quali sono italiane ed esclusivamente italiane, mentre non un solo centro autoctono — alla lettera — di qualche entità, sussiste nell'intiera regione,

che abbia una vita intellettuale slava, monumenti e storie slave, forza economica slava.

3. Il Littorale era eretto da un Luogotenente per le tre provincie. Queste avevano una doppia organizzazione: la politica e l'amministrativa, con ciascuna la propria Dieta.

Trieste (« Città immediata dell'Impero ») col suo piccolo territorio (95 kmq.) formava una Provincia, in cui Comune e Dieta Provinciale erano in fondo la stessa cosa poichè il consigliere comunale era pure, in altra sede, deputato provinciale. In queste condizioni il Comune finì a soffocare o quasi la Provincia.

L'Istria aveva la propria Dieta molto diversa da quella di Trieste a motivo della miscela di razze. Slavi e italiani vi entravano in numero press'a poco eguale, donde lotte sterili. Ma, senza la pressione slavofila austriaca, gli italiani avrebbero avuto il sopravvento. Del resto, là, gli slavi diventeranno i collaboratori di domani, come è accaduto nel nostro Friuli.

Il Friuli Orientale cioè la « Contea Principesca di Gorizia e Gradisca » (presso a poco il bacino dell'Isonzo fino al mare) aveva una Dieta antiitaliana, foggiata dal famigerato Don Faidutti, sebbene dei 260.000 abitanti della Contea, circa 120-130.000 (statistica austriaca) fossero italiani. I comuni slavi del Carso Goriziano, del Vippacco e del Medio e Alto Isonzo erano le rocche slovene, quelle che avranno il maggior bisogno di risanamento politico.

Monfalcone si può considerare come una vera appendice industriale di Trieste: anch'esso era stato dall'Austria trasformato in centro essenzialmente antiitaliano.

4. Le comunicazioni sono complessivamente scarse nell'Alto Isonzo e discrete nel resto della regione.

Di ferrovie non vi è certo abbondanza. Da Trieste, che ne è il centro, irradiano linee per Monfalcone-Treviso (destinata questa a diventare la diretta comunicazione con Venezia), per Gradisca-Gorizia-Udine, per Adelsberg-Lubiana (Vienna), per Fiume. Una linea molto pittoresca, a sezione ridotta, entra nel cuore dell'Istria e passando per Pisino la percorre tutta fino al suo estremo sud a Pola, con una diramazione per Rovigno. Un'altra infine, pure a sezione ridotta, con infiniti rigiri, costiera fino a Pirano, poi all'interno fino a Montona, ritorna in seguito alla costa a Parenzo.

Da Gorizia si stacca verso nord una linea (la Transalpina) più recente di tutte e che fu tanto dannosa come strada di arroccamento, che risale la stretta valle dell'Isonzo, oltre Plava fino a Tolmino, attraversa le Giulie al passo di Podberdo (nominato nell'armistizio) con un traforo di 6339 m. per unirsi a Assling alla linea Lubiana-Tarvis-Pontebba.

Nelle Giulie, una sola carrozzabile valica le Alpi verso nord (il Predil m. 1162) seguendo passo passo il bianco, interminabile letto dell'Isonzo da Gorizia. Vi si arriva anche da Cividale per Caporetto.

Da Tolmino un'altra strada corre incassata nella solitaria e poco interessante valle dell'Idria fino alle famose miniere di mercurio. Altre percorrono gli altipiani della Selva di Ternova e della Selva Piro, scarsi di abitati e dove non s'intende che lo sloveno (in una osteria dovetti mettermi a far *coccodè coccodè* per spiegare che, per non morir di fame, desideravo delle ova).

Ma più verso sud e in tutta l'Istria la rete stradale è più sviluppata. Il ciclista può circolare in tutta la regione a mezzogiorno di Gorizia e nell'Istria senza soverchia fatica, non essendovi grandi dislivelli, e malgrado le strade siano in generale assai mediocri, salvo nel Monfalconese.

5. La regione è montuosa, meno da Gorizia e Monfalcone al mare.

La catena delle Alpi Giulie, che dalla Pontebba si protende fino al Golfo di Fiume per 150 km., si può per i suoi caratteri dividere in due zone: la settentrionale o alpina e la meridionale o carsica.

Questa seconda denominazione avrebbe in altri tempi avuto bisogno di spiegazioni per molti. Ora tutti sanno che il Carso (che con diversi nomi si distende da Gorizia a Fiume ed al quale si riattaccano i grandi altipiani ondulati a nord di Gorizia lungo il corso medio dell'Isonzo) è un paese di calcare cretaceo a grandi tavolati con eminenze, rotto da fessure attraverso le quali le acque si inabissano, cosicchè l'aridità superficiale è uno dei suoi caratteri, mentre attraverso le fessure stesse, sempre più ingrandite dagli agenti atmosferici e dall'acqua, sfugge, anche per dilavamento, la terra donde la sterilità generale del Carso.

La parte alpina delle Giulie circonda di valli laterali e terminali l'alto bacino dell'Isonzo e costituisce un centro di grande interesse turistico e alpinistico, completa-

mente ignorato dagli italiani (salvo i triestini) anche perchè fino alla costruzione della ferrovia Transalpina, di cui abbiamo detto sopra, l'accesso all'Alto Isonzo era tutt'altro che comodo.

Queste montagne elevate, per la loro formazione calcare-dolomitica, hanno un aspetto che non si discosta molto da quello delle Alpi Dolomitiche. La dolomia vi è spesso però alternata in strati più o meno orizzontali, ad un calcare meno resistente: ciò produce, per l'erosione di questo e la permanenza di quella, una sovrapposizione a gradinate gigantesche, ove sugli stretti ripiani (*cengie*) si accumula un detrito calcare così bianco, che questi monti visti da lontano sembrano tagliati da striscie brillanti di neve.

Vi sono anche nelle Giulie torri e campanili e tutto l'arruffamento dolomitico, ma con frequenza minore e con forme meno isolate che nelle Dolomiti. Invece prevalgono imponentissime pareti poco meno che verticali, di altezza stragrande, ritagliate in creste ardite di cui un esempio, noto a moltissimi, è il M. Canin che si vede da Udine e da tutta la pianura friulana.

La parte alpina delle Giulie si può distinguere a sua volta in due grandi sezioni: la occidentale a ovest dell'Isonzo (riva destra) e l'orientale, a est del fiume (riva sinistra). Tra le due vi è il valico del Predil, ove passa la carrozzabile Tolmino-Plezzo-Tarvis.

La sezione occidentale cade da una parte nell'Isonzo, dall'altra nelle tre magnifiche nostre valli Dogna, Raccolana e Resia, affluenti della valle del Fella ove corre la ferrovia pontebbana, ed hanno tre colossali gruppi alpini principali: il Jôf Fuart metri 2669, il Montasio m. 2755 e il Canin m. 2592 oltre ad altri gruppi prealpini di minore importanza.

La sezione orientale, sulla quale correrà il nostro confine, è formata da un'elevata catena continua e bellissima. Il punto centrico, il più interessante di tutte le Giulie, è la Valle Trenta, che forma con altre vallette la testata dell'Isonzo, il quale vi nasce sgorgando in cascate poderose dalle rocce.

Ivi è il gruppo del Tricorno m. 2864, cima più alta di tutte, nel grandioso anfiteatro della valle, dove le pareti a picco si alzano nude per più di mille metri, spettacolo scenografico indimenticabile. Anche in questa sezione orientale vi sono tre gruppi più notevoli pel loro interesse alpinistico: quello del Razor e della Scarlatizza (un po' più di 2700 m.), quello dell'Jalouz 2655 m. e del Grintouz e quello del Manhart m. 2678.

Tutte queste montagne sono state ben studiate dalla Alpina delle Giulie e dalla Alpina Friulana, ma specialmente dal Club Alp. Ted. Austr. Più di una ventina di rifugi vi sono seminati (e non solo sul versante austriaco ma anche sul nostro) quasi tutti del C. A. T. A. Molti hanno un custode fisso estivo e sono forniti di servizio di viveri bene organizzato. Vi è pure un buon corpo di guide tariffate.

Esorbita dall'ambito di questo articolo entrare in dettagli sulle corse turistiche, le traversate, le visite a boschi, a laghetti, a finestre nelle rocce (più notevoli di tutte le famose del Prisanig e del Prestrelenik) simili a quelle della Pania Forata nelle Alpi Apuane. Il paesaggio è magnifico, imponentissimo. I tramonti, per la grandiosità delle pareti nude, sono eccezionalmente belli e poetici. Il campo nuovo offerto agli italiani è vasto e importante.

Complessivamente però tutta questa parte delle Giulie è più alpinistica che turistica, per la lunghezza degli itinerari, per la difficoltà di molti di essi, pel disagio generale, infine per la scarsità di carrozzabili, che non permette approcci con mezzi rapidi. Ma forse la guerra avrà preparato strade che non conosciamo e che potranno un po' migliorare questo stato di cose.

6. Il Carso nasconde sotterra un tesoro turistico che compensa a usura la monotonia di certe sue parti.

La sua ricchezza speleologica non ha riscontri altrove. La S. A. G. ha catalogato, in piccolo raggio da Trieste, circa 400 cavità, che si possono distinguere alla meglio in due categorie: abissi e grotte o caverne.

I primi sono, più o meno, pozzi verticali che dalla superficie del suolo si sprofondano e dànno accesso a cavità sotterranee. Fra i principali è l'abisso di Padriciano, 6 km. a sud-est di Opcina (sobborgo di Trieste), profondo 270 m., che mette a una grotta lunga 500 m. Il pozzo di Gabrovizza è profondo 76 m.; quello della Grotta dei Serpenti, presso Divaccia, 213 m.; l'abisso di Repentabor 185, tutti a picco. L'immensa voragine dei Corvi è una fossa a pareti perfettamente verticali, di 65 m. di diam., profonda 129. Sul

fondo vi è, da una parte, un mucchio di 80.000 mc. di detriti. L'abisso più profondo, forse il maggiore in tutto il mondo, è quello di Trebiciano a 3 km. da Opcina, che discende per 360 m. Il suo fondo è un'immensa caverna (Lindner) ove scorre acqua abbondante (forse parte del Timavo) a 19 m. sul livello del mare. In piena, quest'acqua ricolma la caverna (250.000 metri cubi circa) e sale fino alla quota 120, ciò che dà un'idea delle enormi pressioni (quasi 10 atmosfere) cui sono in tal caso sottoposte le rocce e del lavorìo di corrosione che può compiervi una corrente.

Gli abissi sono generalmente, per la loro forma stessa, di difficile accesso. Essi formeranno la felicità di una nuova schiera di accademici.

Ma le grotte sono invece più spesso a portata di tutti.

Ve ne sono, nella regione, due, entrambe di fama mondiale, ciascuna delle quali si può considerare come prototipo di due categorie diverse di grotte. Esse costituiranno la più grandiosa attrazione turistica dell'intiera regione. Si trovano altrove vallate e cime e marine e città come le più interessanti di qui, ma le due grotte sono uniche! Sono quelle di Adelsberg e di S. Canziano. La prima è tipica fra le grotte a concrezioni (stalattiti, stalagmiti), la seconda fra le caverne nude, ma di ciclopica struttura.

Adelsberg è sulla ferrovia di Lubiana, in territorio italiano, a 80 km. da Trieste, di proprietà crediamo comunale, superbamente organizzata, ben tariffata, con un binario per vetturette spinte a mano, illuminata elettricamente con pessimo gusto. (Si volle far vedere ogni più nascosto dettaglio; la luce è perciò eccessiva, toglie ogni mistero. Propugneremo a suo tempo la riduzione a meno della metà, per creare risalti di ombre e disegnar profili). Le strade interne, ben tenute, sono lunghe circa 4 km., le concrezioni sono colossali, impressionanti. Molte di esse hanno accanto denominazioni luminose, (in italiano, tedesco, sloveno) spesso assai stupide e spropositate. Bisogna sopprimere tutto ciò, lasciare alla natura la sua voce ispiratrice e possente. Molti ambienti sono terribilmente grandiosi. La Piuka vi entra nel *grande duomo* di 45 m. di lunghezza, largo 30 alto 28; si valica un ponte, in una bolgia dantesca ove ruggono cascate, e così si continua in sale alte fino 50 metri, in cunicoli splendenti di cristalli, tra innumerevoli concrezioni di varietà e dimensioni incredibili, di una bizzarrìa inesauribile, dei più brillanti colori. La fantasmagoria è così prolungata, che riesce perfino opprimente.

E aggiungiamo che, fuori, vi sono dei buoni alberghi, per quanto prettamente tedeschi di organizzazione e sloveni di servizio.

L'altra grotta è, sulla stessa linea ferroviaria a 45 km. da Trieste, in auto solo a una ventina. Vi si va dalla stazione di Divaccia, con breve passeggiata tra grandi doline. Si arriva per un sentiero alla Stephaniewarthe (si potrebbe farne un Belvedere Elena) balconcino che domina un largo e complicato abisso, una specie di grande circo di rocce verticali, sul fondo del quale spumeggiano, a 160 m. in basso, le acque della Recca, che ora si può chiamare con fiducia Timavo superiore, da quando con la fluoresceina si constatò, che dopo un lungo corso sotterraneo queste stesse sono le acque che risorgono sotto Duino dalle rocce, formandovi il Timavo che vi si butta in mare.

Si scende per sentieri nell'abisso per entrare nella grotta. Questa, di proprietà del C. A. austriaco, è formata dallo sprofondamento di doline e dall'erosione delle acque, alcuni dicono anche da movimenti tellurici, che produssero prima grandi fenditure nelle rocce poi allargate e ingrandite dall'azione fisico-chimica delle acque. Non si tratta qui di sale e cunicoli tappezzati di concrezioni, motivo principale di meraviglia per la loro leggiadria o singolarità. Si tratta invece di enormi e paurose caverne di nuda roccia, altissime, immense, con burroni in cui si scende per scalinate, erte salite su cui si arrampica, per svolte sapientemente studiate, pareti a picco in cui furono scavati colle mine sentieri, difesi da parapetti.

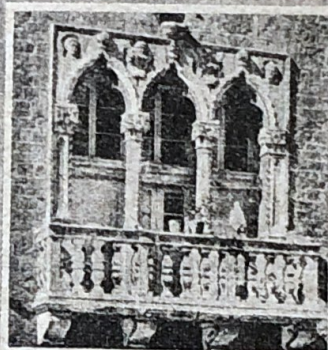
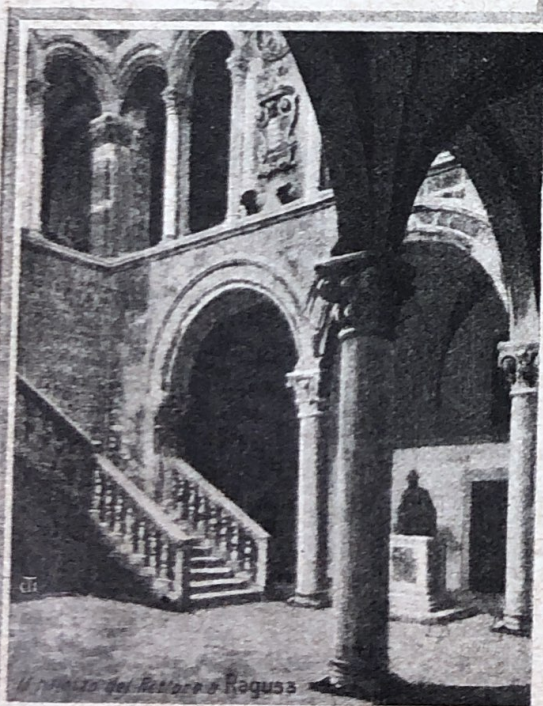
Le cascate rompentisi di balza in balza empiono di cupo fragore gli antri; le tenebre assolute sono rotte, solo qua e là e con arte, da lumi accesi dalle guide in vetta alle pareti, o a fiore di gorghi lontani: l'impressione è terribile. La grotta si visita per una lunghezza di qualche chilometro; vi sono vòlte che si serrano fino a 85 m. di altezza; in ultimo 14 cateratte si frangono l'una dopo l'altra.

Il « piccolo giro » dura da 2 a 3 ore, il « grande giro » 4. Il viaggio di Trieste si dovrebbe fare anche solo per S. Canziano!

Questa è Italia!

Il paesello di Isola

Il Duomo di Spalato

Il Duomo di Zara

Balcone del palazzo Cippico a Traù

Sebenico

Il palazzo del Rettore a Ragusa

Il Palazzo Comunale di Capo d'Istria

Ma altre grotte stupende sono già bene organizzate per il turista. Nel genere di Adelsberg, cioè con immensa ricchezza di stalattiti, è la grotta di Divaccia (chiamata anche del Principe Rodolfo), a 25 minuti dalla stazione. Principia con un profondo precipizio, con sentieri, ripari (e tariffe), ed è lunga 600 m. Stupenda è la grotta di Corniale, in affitto alla S. A. G., lunga 542 m., profonda 126, ricca di concrezioni candidissime e sorprendenti. Per ultimo ricorderemo la Grotta del Gigante, a tre quarti d'ora da Opcina, pure della S. A. G., lunga 419 m. Essa contiene tra altro il *Gran Duomo*, di 240 m. di lunghezza per 138 di altezza! Ma innumerevoli altre attendono la nostra visita.

Di tutte queste grotte il Touring propone di fare un « parco sotterraneo nazionale » cioè di salvaguardarne con facile legge l'incolumità e la conservazione, prima che il vandalismo dei visitatori o anche degli speculatori possa distruggere le ricchezze depostevi dalla natura coll'opera paziente di tanti secoli.

7. L'interno dell'Istria è di valore turistico notevole, ma non straordinario. È un'appendice piacevolissima al viaggio costiero, se la si sa opportunamente unire ad esso.

L'altipiano è alquanto uniforme sebbene tutto ondulato, cosicchè ad ogni istante cambiano le vedute, anche per poco alzarsi ed abbassarsi. A lungo l'ho percorso in bicicletta all'epoca del lavoro della Carta d'Italia al 250.000 del T. C. I., cercandone i punti pittoreschi.

Interminabili distese di sassi biancastri affioranti interrotte da tratti a cespugli e frammezzate da macchie scure di boschi un po' rachitici, gli dànno la fisionomia.

Talora lunghi solchi di pietra asciutti, sorta di canali, larghi alcune diecine di metri o anche assai più, segnano il letto di correnti temporanee delle piogge torrenziali, che si inabissano nelle foibe. Tale il letto della Foiba, che si segue in ferrovia per molti e molti chilometri prima di giungere a Pisino, ove in un grandioso circo di rocce, alte più che cento metri, l'acqua entra nel mistero di vòlte inesplorate, nelle quali il Verne immaginò il principio di uno dei suoi romanzi.

In altri luoghi, abitati gai, come Montona, signoreggiano dintorni boscosi ove ancora si trovano i termini di demanî veneziani. Catene disabitate di colline semisterili, sull'altipiano dei Cicci, conducono in paesaggi silenziosi e deserti come il lago dell'Arsa, senz'emissario visibile.

Dagli orli dell'altipiano istriano si hanno in molti punti panorami sconfinati e suggestivi di mare e di isole verso il Quarnero. Classica, in questo senso, la lunga salita sulla costa liburnica da Volosca, sui fianchi del M. Maggiore e da Fiume ad Abbazia e Fianona. È supremamente interessante il panorama a completo cerchio dal Monte Maggiore, la più alta vetta istriana (4 ore e mezzo da Abbazia).

Tutt'insieme però l'interno istriano non ha le risorse turistiche di altre regioni più favorite.

***

Quando da Udine, passato Cormons (senza la visita doganale, finalmente!) e girata l'ansa ferroviaria che si addentra fino a Gorizia, si sono rivisti trepidando il Sabotino, il Monte Santo, il San Gabriele, il Castello che domina la città; quando si è rasentato il piede del Carso Goriziano, sul quale si intravvedono le muraglie spettrali di paesi distrutti; quando si lasciano addietro, a destra Monfalcone coi cantieri abbattuti, le officine in rottami, a sinistra le Terme Romane, e le latomie ove si cava la pietra da costruzione, e infine dopo Duino e Nabresina, la ferrovia incomincia a scendere il ciglione della Riviera, il cuore trema di commozione.

Verso occidente, nelle caligini, le bassure lagunari; più dappresso la Punta Sdobba, la foce dell'Isonzo, la torre di Aquileia in terra, quella di Grado in mare. Di fronte è l'Istria.

Nel mezzo la grande, la cara, la or nostra Trieste, sogno per più di tre anni conteso al nostro sforzo sovrumano, al nostro sacrificio di sangue, dalla natura complice del nemico. Trieste ora sfolgora di luce italiana, per sempre, per sempre!

8. Discorremmo fin qui dell'entroterra. Trieste, la città marittima per eccellenza, sarà anche in queste pagine, punto di partenza a un breve periplo. Nulla è più piacevole del giro dell'Istria, nè più dimostrativo della sua italianità.

È, oggi, anche una rivista di nostre glorie: la costa bombardata nei suoi punti forti ogni giorno dai nostri velivoli; i prudenti, vili nascondigli della flotta austriaca; i luoghi attaccati con invitto coraggio, con fortuna miracolosa dai nostri marinai.

I servizî del Lloyd, dell' Ungaro-Croata, dell'Istria-Trieste soddisfano (soddisfacevano!) ogni desiderio (da 4 ore 1/4 a 7 1/2 fi-

no a Pola; 8 da Trieste a Fiume; prezzi bassissimi, circa corone 4 e 2, per le due classi, fino a Pola).

Splendida l'uscita dal porto: i pittoreschi dintorni si disegnano coi loro caratteristici monumenti. Il castello di Miramar, solitario sulla Riviera, si perde in distanza; il fumo dei cantieri e delle officine si diffonde verso il Vallone di Muggia, anch'esso fumigante, per l'arsenale del Lloyd, pel cantiere S. Marco, pel cantiere di S. Rocco dello Stabilimento tecnico triestino. Si vede nel fondo di un golfo, in un anfiteatro di colli, Capodistria, su una penisoletta di scogli, città tutta veneta (diede quattro Dogi). Poi un altro campanile acuto, colle loggette tipiche, accanto al Duomo, sopra un promontorio in mezzo ad un paese: è Isola, dove nel 1797 il popolo si sollevò pel trattato di Campoformio, che parve incredibile!

Poi è ancora su un'altra punta sporgente in mare, colle case a bacio delle acque, Pirano (15.000 abitanti). Dalle case emerge, sopra un dosso, la cattedrale con un potente campanile a loggie, e ancor più in alto l'ampio giro di mura turrite del castello. Bisogna scendere, girare nelle calli, visitare la chiesa dove Vittore Carpaccio lasciò magnifiche tele; il Palazzo Comunale, ov'è l'opera di Benedetto Carpaccio; la sacrestia della cattedrale e il chiostro di S. Francesco, e quello di S. Antonio. Bisogna, col tram elettrico, dare una capatina a Portorose (4 km.) nel Vallone di Pirano, bella stazione balneare con vari grandi alberghi.

Il piroscafo mette sul faro che s'alza sulla Punta Salvore, passa a Umago costeggiando l'amena riva a olivi; a Cittanova con le sue mura a mare, donde l'occhio penetra nel Porto Quieto, largo 2 km.; si ferma a Parenzo, difeso dall'isoletta S. Nicolò.

La cittadetta (12.000 abit.) si adorna di tal prezioso monumento che oscura tutti gli altri, emulo dei più belli di Ravenna, la Basilica, riedificata fra il V e il VI secolo, solenne, sfolgorante nel suo interno di musaici, con un altare e un baldacchino di stupenda fattura, un pulpito, e intarsi di marmi.

Da Parenzo incomincia un rosario di isolotti, che frangiano la costa fino a Pola e rendono la navigazione ancor più dilettevole (salvo la risacca per chi soffre il mal di mare). La costa, ricca di bella vegetazione, è francamente rossiccia: è qui l'Istria Rossa, così denominata dal colore della sua fertile terra; altre parti si chiamano Istria Grigia ed Istria Bianca.

Si oltrepassa Orsera col suo castello, poi il Canal di Leme, fiordo largo all'imboccatura oltre 1 km. poi sempre più stretto, lungo 12 km., con pareti quasi a picco, alte 150 metri, profondo 70 m.

Ed ecco la pittoresca Rovigno (12.000 ab.), in un'isoletta unita a terra da un istmo artificiale, tutta serrata intorno alla piccola eminenza da cui si slancia il Duomo, col suo alto campanile cuspidato a loggie. Di qui una ferrovia s'interna a Canfanaro.

Si passa ora davanti all'isola di S. Andrea, con le rovine di un convento dei benedettini. Qui presso eravi l'isola di Cissa che verso la fine del sec. VIII sprofondò. Si dice che si vedano ancora alcune sue rovine nel mare tranquillo. Più avanti il faro di S. Giovanni in Pelago isolato su uno scoglio: ivi s'imbocca il canale di Fasana, tra l'Istria e le isole Brioni, il quale va sempre più restringendosi fino all'entrata del porto di Pola. Le boscose Brioni, che nascondono fortezze formidabili, sono popolate di ville, frequentate pei bagni, dotate anche di qualche grande albergo di primo ordine.

Ecco in fondo a un golfo nascosto, circondata di opere militari, la imprendibile Pola, cui nulla valse ogni difesa più studiata contro il coraggio italiano. L'ultima sua alba austriaca vide la perdita della *Viribus Unitis*. E furono i due italiani, autori del grandioso eccidio, che avvertirono con latina bontà il comandante di salvare almeno l'equipaggio da inutile morte, poichè la nave, quella, era condannata senza misericordia!

Pola (36.000 abitanti) è città italiana: via i marinai e i soldati stranieri, resta del suo antico nome di *Colonia Pietas Julia* il superstite solenne anfiteatro, il tempio di Augusto e di Roma, l'arco dei Sergi, il tempio di Nettuno. E di Venezia rimane tutto il resto.

Dal meraviglioso porto si esce tra Punta Cristo e Capo Compare; si volge a mezzogiorno lungo la frastagliata costa, fino all'estremità più meridionale dell'Istria, il Capo Promontore, a due chilometri dal quale si leva dalle onde dallo scoglio Porer la colonna di un alto faro. Qui, girando a nord, la costa è alta, rocciosa, nuda, senza bosco. Si succedono insenature profonde; prima il golfo di Medolino, poi il Canale dell'Arsa lungo 15 km. Sulla destra le isole Unie, Lussin, Cherso vanno sempre più stringendosi alla

costa. Si oltrepassa Albona, si entra nel canale di Farasina ove rimasero in panna, sotto i riflettori austriaci, i due motoscafi della Beffa di Buccari, così tranquilli che il nemico li scambiò per propri e li lasciò in pace alla meccanica riparatrice. Poi, lungo l'alta catena dei monti Caldiera, che corre presso il mare e culmina col Monte Maggiore, ecco i boschetti di lauri di Lovrana, ecco il tranquillo recesso di Abbazia, la stazione climatica aristocratissima internazionale, picchiettata di alberghi e di ville, ecco l'estremo limite dell'Istria, Volosca, Castua.

* * *

Qui giunge il confine ancora artificioso segnato dal Patto di Londra.

Ma, poco più avanti, una città moderna ruppe gli indugi, sventolò il tricolore, dettò nel suo Municipio un voto eloquente sgorgato dal cuore dei cittadini; i suoi maggiori lo portarono in Campidoglio perchè risuonasse in tutto il mondo. Quella città è dalmata, non croata, ed è italiana come tutte le città dalmate: è Fiume...

È italiana. Ne riparleremo più avanti.

LA DALMAZIA.

Parlare della Dalmazia qui come di un'acquisizione turistica all'Italia è, in questo momento, esprimere speranze non tutte ancora consolidate da una certezza assoluta.

Quando il Patto di Londra fu stretto, era così lontano il pensiero di un disfacimento totale dell'Austria ed ancor più che fosse dovuto esclusivamente alle armi italiane, che considerazioni di opportunità imposero ai nostri negoziatori limitazioni che ora non hanno certo più ragione d'essere. Non è fare qui in alcun modo della politica, che esulerebbe totalmente dai caratteri a cui le pagine della *Rivista del Touring* si sono sempre informate, ma è semplicemente affermare una aspirazione nazionale basata sui principî di Wilson per la pace duratura, il ripetere che la Dalmazia spetta di pieno diritto fisicamente, etnicamente, storicamente all'Italia. Dopo le battaglie che hanno tenuta tutta l'Austria sulle nostre spalle per tre anni e mezzo, coronate da quella che ne ha distrutto l'esercito, il Patto di Londra deve essere completato, ed ogni italiano nutre fiducia che vi si arriverà nella stipulazione della pace.

Non occorrono vane e tortuose dimostrazioni per provare il pieno nostro diritto: basta conoscere il paese e, fino ad un certo punto, anche soltanto guardarlo. Gli è per questo che, in un articolo che parla di *Venezia Tridentina*, di *Venezia Giulia* e di *Dalmazia*, abbiamo voluto, nella rappresentazione grafica, sacrificare le prime due regioni, sul diritto alle quali nessuno, in Europa o in America, può aver dubbi e dare il poco spazio quasi tutto alla Dalmazia.

Guardino i lettori la serie di piccoli panorami delle città dalmate qui riportati, e dicano se francesi, inglesi, americani, che abbiano viaggiato l'Italia, non rivedranno in tutte quelle cittadine dei lembi di Venezia o di Chioggia o dei piccoli paesi lagunari. Tutto in esse, dai campanili foggiati nella tradizione di quello di S. Marco, dalle chiese a cupola, dai porti e dai porticciuoli ove si cullano i paranzi dalle vele colorate, alle calli strette e pittoresche, tutto ricorda il paese italiano.

E poichè altre città non vi sono che quelle di veneto aspetto, può ben chiedersi qual valore abbia l'argomento, ormai debellato da chiunque oggettivamente voglia considerarlo, della proporzione maggiore in cui gli abitanti delle diverse razze slave occupano la Dalmazia in confronto degli italiani.

Nessuna influenza essi seppero acquistarsi nell'intellettualità dalmata. Nella vita sociale, l'ignoranza più crassa li contraddistingue; l'incapacità più completa di elevarsi dal grado di contadini di infimo ordine: che se un certo numero di imprese e di opere fu compiuto, lo si deve all'azione del governo austriaco ed all'espansione delle città dell'entro terra austro-ungarico e in scarsa misura balcaniche, mai agli indigeni slavi della Dalmazia.

* * *

1. La Dalmazia, intesa secondo i confini assegnati dalla divisione amministrativa austriaca, ha 12.835 km. di superficie, di cui 10.448 di terra ferma e 2.387 di isole. Ma la Dalmazia geografica, la regione naturale, non è questa.

La Dalmazia amministrativa incomincia a nord press'a poco all'altezza dell'isola d'Arbe, cioè una sessantina di chilometri a sud di Fiume, e non comprende le grandi isole di Veglia, di Cherso e di Lussin, assegnate amministrativamente all'Istria. Inoltre parallelamente al littorale il confine interno non corrisponde sempre al ciglio spartiacque, sebbene generalmente ne sia poco lontano.

La regione naturale invece comprende: tutte le isole, il tratto da Fiume in giù, lungo la costa, per circa 120 km. (che fa parte amministrativamente della Croazia) e qualche lembo del Montenegro, poichè invece di arrestarsi, come il confine amministrativo, nel mezzo della rada di Antivari, va oltre.

Complessivamente sono da aggiungere ai 12.835 km. sopraddetti altri 3.885 km. Perciò la Dalmazia naturale ha una superficie totale di 16.720 km. I due punti estremi nord e sud del littorale della Dalmazia amministrativa sono in linea d'aria distanti circa 390 km. Per la Dalmazia naturale questa distanza è di quasi 580 km.

Due catene consecutive di monti — i Monti Velebiti e le Alpi Dinariche — corrono press'a poco parallele al littorale e molto vicine a questo, formando la continuazione orografica e geologica delle Alpi Giulie.

Dai vapori che da Trieste e da Fiume fanno il servizio della costa, questa appare chiusa nello sfondo da una linea di monti continua, la quale però è invece soltanto il ciglio dei vasti altipiani carsici, che posteriormente si distendono verso la Sava ed i suoi affluenti ed anche verso la Narenta, l'unico fiume proveniente dall'interno, che sbocca, tagliando la catena stessa, nel mare Adriatico.

Il ciglio dei Velebiti e delle Dinariche è assai ripido verso l'Adriatico e generalmente impervio. Tra il loro piede e il littorale si distende più o meno in largo una fascia di terreni poco elevati, che formano come il piedistallo della catena posteriore. E su questo piedistallo si elevano talora piccole altre catene, parallele anch'esse alla costa e come isolate, così come dal mare si alzano le innumerevoli isole anch'esse lunghe e strette, formanti alla loro volta dorsali di monti orientate pure come la costa.

Le massime altezze dei monti — il M. Santo m. 1735 a nord-est di Zara nella Croazia, il Troglaw m. 1913 nella Bosnia, il Lowcen m. 1759 nel Montenegro, sono appena fuori dei confini amministrativi della Dalmazia: ma essi fanno parte della regione fisica dalmata e separano il ripido pendio che cade verso l'Adriatico dalle pianure chiuse carsiche, in parte paludose, che stanno loro dietro e declinano al Danubio.

Il ciglio dalmata, con altitudini varie, ma sempre notevoli, corre ininterrotto da nord a sud. Soltanto la Narenta, che viene dall'interno, rompe questa linea e sbocca tra l'isola di Lesina e la penisola di Sabbioncello, in mezzo a pianure paludose e malariche.

Questa forma generale della Dalmazia (le isole al lungo, che sono soltanto un protendersi in mare del littorale; il littorale stesso, che si stende fino al piede della catena longitudinale; questa catena, alzata come un muraglione e che sostiene dietro di sè il vasto sistema degli altipiani croati, bosniaci, erzegovesi e del Montenegro), imprime alla Dalmazia un carattere proprio, affatto diverso, anche per la flora, dall'entroterra, carattere che nei suoi diversi elementi geografici è da tutti riconosciuto e che lo separa di clima e d'aspetto dal resto del continente, al quale pure è così intimamente legato. E nel fatto la storia e la civiltà dalmate, anch'esse hanno una chiara separazione dal resto dei paesi che stanno alle spalle.

2. Anche la Dalmazia è in massima calcarea e carsica. Non vi sono quasi acque correnti, perchè si sprofondano in doline, in grotte, in spacchi. Negli avvallamenti le argille impermeabili trascinatevi dalle piogge, creano facilmente bacini in qualche punto lacustri, in altri paludosi e malarici.

Dei laghi, di mediocre o nessun interesse, molti non hanno emissario o l'hanno soltanto sotterraneo: sono di variabilissimo livello e poco profondi, di estensioni notevolmente varie, secondo la stagione, per il loro estendersi sulle rive. Taluni sono salmastri: parecchi d'estate diventano paludosi od anche si disseccano totalmente. Il più grande è quello di Vrania (kmq. 27) presso Zaravecchia.

Abbondano voragini e caverne e poichè queste sono poco esplorate ancora, saranno un largo campo di studio e di divertimento per speleologi e turisti.

Dove il culmine delle Dinariche si allontana di più dal mare (circa 70 km., cioè a nord di Sebenico) hanno origine le tre sole correnti che possono chiamarsi fiumi: e cioè la Zermagna, che scende a Obbrovazzo e al

mare di Novegradi, il più interno e nascosto bacino del recondito Canale della Montagna, prolungamento di quello della Morlacca; la Cherca, che nel suo ultimo tratto cade in cascate generatrici d'energia elettrica sboccando alla radice del lunghissimo fiordo di Sebenico; la Cetina che, dopo aver corso verso sud parallela alle Alpi Dinariche, sbocca ad Almissa nel canale di Brazza, anch'essa creando notevoli forze.

Questi fiumi, poveri d'acqua nel loro corso superiore, ingrossano verso la foce per l'immissione di risorgenze sotterranee. L'assorbimento delle acque superficiali per la natura carsica del suolo, dà infatti luogo ad una quantità di polle poderose ai piedi delle scarpate rocciose dei monti, presso il mare ed anche sottomarine, non ultima delle curiosità turistiche di alcuni luoghi dalmati.

L'unico corso d'acqua che abbia vero carattere di fiume, è però la Narenta, che venendo dagli altipiani interni attraversa per circa 24 km. la Dalmazia per sboccare in mare tra piani acquitrinosi.

Le piogge sono d'estate in generale piuttosto scarse e complessivamente nell'anno non oltrepassano la quantità cui siamo normalmente abituati nel resto dell'Italia. Come accade nel clima mediterraneo vi sono i minimi lungo le coste (a Lesina per esempio 798 mm. con 88 giorni piovosi). Ma a ridosso dei monti, che condensano e precipitano l'umidità dei venti, le piogge vanno oltre i 1500 mm. Dove però si verifica un'abbondanza strabocchevole di pioggia, che ha non molti riscontri in tutto il globo, è nella regione della Crivoscie, piccola conca a nord delle Bocche di Cattaro, dove, ai piedi del M. Orien m. 1895, le piogge raggiungono annualmente l'enorme misura di 4642 mm., con 140 giorni piovosi.

La temperatura generalmente è deliziosa. Infatti nei mesi invernali la media è in generale superiore a 7° e nell'estate più calda non supera i 24-25°. Cosicchè la Dalmazia può considerarsi come un paese adatto per stazioni climatiche a condizione che si tratti di luoghi a coperto dalla bora. Questo vento famoso e terribile, che soffia all'incirca da N è di una violenza inaudita. Raggiunge i 120, perfino il massimo di 132 km. di velocità oraria, sufficiente per abbattere un uomo.

3. Le isole e la costa appaiono nel complesso al turista deserte non soltanto di abitazioni, ma anche nude di flora, rocciose ed aride. Vi domina la macchia mediterranea di arbusti sempre verdi, eriche, ginepri, mirti, cisti, lentischi, corbezzoli frammezzati da boschi (in diminuzione) del magro *pinus nigra* del Carso, specialmente nella grande isola di Brazza e nella penisola di Sabbioncello e di pini di Aleppo, in particolare a Lesina, Lissa, Curzola, Lagosta, Meleda.

Poco abbondanti sono i fichi d'India e le agavi dalle eleganti, fiorite antenne. Qualche palma dattilifera alza il suo ciuffo ondulato fra gli uliveti, le vigne e un po' di agrumi e di piante da frutta.

Nell'interno si trovano bei boschi di lecci, con sottobosco di macchia in più luoghi impenetrabile. Ma non sono facilmente accessibili per mancanza di comunicazioni: gran parte dei terreni dell'interno è però sterile.

Molti gli uccelli; ma in complesso la fauna è scarsa ed interessa poco il turista. I vapori sono sempre accompagnati da volate di striduli gabbiani. Si vede qualche volta una tartaruga di specie che raggiunge la lunghezza di un metro e il peso di 200 chili. Nei Velebiti si possono cacciare i camosci.

Il paese non produce a sufficienza: l'agricoltura è affatto primitiva. Prodotto importante è il vino, qualche anno si ebbero 1.400.000 ettolitri. L'aumento della produzione vinicola negli ultimi anni (specialmente del bianco) si è fatta anche a scapito dell'olivicoltura, la quale è esercitata senza capacità agraria e dà olii meschini.

Nel bestiame il primo posto è tenuto dalle pecore (circa 1.000.000 nel 1910) e dalle capre (circa 250.000). Pochi, piccoli e non belli i cavalli (26.000); relativamente molti invece i muli e gli asini (42.000); pochi e di povere razze i bovini (104.000), cioè meno di un terzo della densità in Italia.

La pesca è notoriamente industria attiva. Per essa spesso l'Italia ebbe coll'Austria difficoltà e conflitti, in difesa dei nostri pescatori. I bragozzi della nostra sponda, equipaggiati con circa 1.400 pescatori traversano l'Adriatico e pescano al largo della costa dalmata. I dalmati invece stanno d'abitudine nelle acque strettamente littoranee. Si pescano fino a 50.000 quintali di sardine e 10.000 di tonni, sebbene ciò sia eccezionale. Lo sgombro pure si pesca in qualche anno anche in 12.000 quintali. Il valore totale della pesca è di circa 5 milioni di lire. L'indu-

stria della salatura dà prodotti per circa 3 milioni: vi sono fabbriche di sardine in scatole, di qualche portata, in quattro luoghi, la maggiore a Comisa nell'isola di Lissa. Si pescano pure molluschi e crostacei, specie a Zara e a Sebenico, che si esportano anche nel Regno. Una Società italiana impiantò una stazione rilevante di ostreicoltura a Bistrina presso Stagno.

Le industrie sono meschine. I combustibili fossili potrebbero dar luogo ad importanti lavori, fino ad ora sapientemente ostacolati con «cartelli» che, nell'interesse delle coltivazioni dell'Austria, tacitarono quelle dalmate. Solo la Società austro-italiana del M. Promina estrae 150.000 tonnellate di lignite picea, ottima, che si esporta a prezzi convenienti nei porti dell'Adriatico.

Vi sono alcune cave di roccia asfaltica, principale quella di Vergoraz, di una Casa viennese, che produce 5.000 tonnellate.

Straordinaria importanza hanno preso, per la bontà delle marne e per iniziativa di un italiano regnicolo, i cementi, che sfruttano giacimenti tutti nei dintorni di Spalato. Quattro Società producono circa due milioni di quintali: sono in parte italiane; una anzi ha la sede a Bergamo. La marna stessa è così buona che se ne esportano, senza lavorazione, 400.000 tonnellate.

La Società Italiana del carburo di calcio ha due impianti (oltre 30.000 HP) idroelettrici alle cascate della Cherca e porta l'energia a Sebenico, ove produce 20.000 tonnellate di carburo. Si è poi costituita l'«Anonima per l'utilizzazione delle forze idroelettriche della Dalmazia» che si propone, a impianti completi, di ricavare 60.000 HP dalla Cetina. Essa produce già carburo, calciocianamide e concimi azotati ed era completamente italiana fino a poco tempo fa, quando le furono imposti dall'Austria elementi tedeschi.

Numerosi e pregiati sono i marmi dalmati. Le altre industrie non hanno seria importanza. Il maraschino, prodotto con la distillazione delle marasche in piccole aziende, si esporta però da Zara da due case importanti in 2.000 ettolitri. Il crisantemo, selvatico o coltivato, dà all'esportazione 2.000 quintali di polvere macinata, 4.000 di fiori e una quantità anche maggiore di steli, per polveri insetticide: ben nota è la razzìa.

A Lesina si produce ancora «l'aroma della Regina», fino da antichi tempi adoperato in Dalmazia: è essenza di rosmarino. Qualche centinaio di contadini si occupa da giugno a settembre in questo lavoro, che dà 200 quintali annui, valutati 500 lire al quintale. L'industria della costruzione navale un tempo era fiorente, è venuta press'a poco a cessare per la trasformazione del naviglio a vela in naviglio a vapore. Fu assorbita dai cantieri di Fiume e di Trieste. Però a Curzola si fanno ancora piccoli velieri e buone costruzioni anche a Lussin Piccolo.

4. La popolazione (1910) della Dalmazia amministrativa, si componeva, secondo la statistica austriaca di 610.669 serbo-croati, 18.028 italiani, 3.081 tedeschi, 3.077 d'altre lingue, per cinque sesti cattolici, per un sesto greco-orientali.

Ma che tale composizione sia poco attendibile e tendenziosa si può facilmente dedurre dal fatto, che l'Austria stessa dava nel 1865 come esistenti in Dalmazia 55.000 italiani. Cosicchè il prof. Giotto Dainelli, che recentemente pubblicò un bellissimo studio sulla Dalmazia, dal quale abbiamo preso molti di questi dati, calcola che alla fine del 1915 gli italiani dovessero essere circa 80.000.

Si può ammettere che, più assai che nell'Alto Adige e più che nella Venezia Giulia, si potè in Dalmazia estrinsecare con minori controlli la tendenziosità delle statistiche. Giova ricordare che, fino al 1866, l'Austria, che ancora possedeva il Lombardo-Veneto, non aveva ancora inaugurata la sua politica di pressione sulla nazionalità italiana, che ebbe appunto principio dal crollo del possesso principale austriaco in Italia.

Le notizie sull'istruzione provano il sopravvento intellettuale italiano. Erano analfabeti il 63 % tra gli slavi, solo il 17 tra gli italiani. Ci mancano le notizie per completare questi dati ragguagliandoli all'intiera regione naturale.

5. Le isole dalmate sono circa 1.000. Nell'uso locale le piccole e le piccolissime si chiamano *scogli*. Una cinquantina hanno notevole estensione. Tralasciando Cherso, Veglia e Lussino, assegnate amministrativamente all'Istria, le maggiori sono l'isola Brazza, 388 kmq. con un'altitudine massima di 778 m.; Lesina, 288 kmq. e 626 m.; Pago 287 kmq. e 348 m.; Curzola 259 kmq. e 569 m.; l'isola Lunga, 116 kmq. e 338 m. Seguono Arbe 93 kmq., Meleda 93, Lissa 90, ecc.

6. La principale città della Dalmazia, comprendendo in questa anche la parte di littorale croata, è Fiume, che aveva al principio della guerra, senza contare la vicina Sussak che ne è il sobborgo croato, 54.000 abitanti, di cui 31-33.000 italiani, 6.000 ungheresi, 14.000 slavi. Fiume è città assolutamente italiana. Maria Teresa, nel 1779, lo riconobbe *corpus separatum adnexum sacrae Regni Coronae* e la Convenzione di Budapest del 1863 confermò tale prerogativa.

Il suo notevole sviluppo è recente, perciò la parte monumentale veneta è scarsa. Il Governo ungherese perseguì ad oltranza il concetto di crearvi un proprio sbocco al mare. Vi costruì perciò un porto non vasto, ma assai ben disposto; anzi per il legname vi è un porto speciale (porto Baross) nel sobborgo croato di Sussak, che il torrente Fiumara divide da Fiume. La grande linea ferroviaria Zagabria-Ogulin-Fiume, costituiva la direttiva principale delle comunicazioni coll'entroterra. La linea era mirabilmente disposta anche per lo sfruttamento degli immensi boschi croati, i cui legnami, da segherie assai bene organizzate, trovavano sui piazzali di Fiume spazio maggiore che a Trieste. Il porto si prestava all'esportazione verso il Levante di una quantità di merci, e in particolare dell'enorme produzione degli zuccherifici austriaci. Una grande società di navigazione, l'Ungaro-Croata, teneva testa agli stessi servizi littoranei, di grande cabotaggio e transatlantici di Trieste. Due rapide linee giornaliere congiungevano Ancona e Venezia con Fiume, in coincidenza da una parte coi diretti italiani, dall'altra coi rapidi ed assai confortevoli treni per Budapest.

Le altre città sono Zara, rocca dell'italianità dalmata e Spalato, ancor tutta conformata dagli avanzi del grande palazzo imperiale di Diocleziano, ciascuna con 13.000 abitanti, Sebenico, patria di Tommaseo con 9.000, Ragusa e Blatta (in Curzola) con 5.000.

7. Turisticamente la Dalmazia è paese da visitare in modo non abituale per gli italiani. È cioè un viaggio che si fa per mare, dappoichè poche strade, pochissime ferrovie e nessun confortò permettono altrimenti.

Ma è un viaggio delizioso, comodo, rapido, superlativamente interessante.

La costa dalmata è servita dai vapori triestini e fiumani, in modo magnifico per frequenza, rapidità, prezzo e conforto. Quale distanza incommensurabile dai servizi italiani delle coste continentali, della Sardegna e della Sicilia! Da noi non si vorrebbe mai andare a bordo pel disordine, il puzzo, l'arredamento. Solo i due servizi Civitavecchia-Golfo Aranci e Napoli-Palermo eserciti dalle FF. SS. avevano un diverso organamento, tale da soddisfare il turista. Ben diversa la situazione adriatica!

In Istria e in Dalmazia già prima della guerra l'italiano poteva però avere l'illusione di trovarsi a bordo di vapori italiani, perchè tutti gli equipaggi ed i servizi erano fatti da italiani. Ciò che dimostra che non gli italiani non sanno tenere la pulizia ed il servizio sui piroscafi nazionali, ma chi li dirige non conduce il personale e non dispone il materiale come si dovrebbe. Eppure tutta la marina a vapore triestina era alla vigilia di una trasformazione di progresso.

I vapori rapidi da Trieste a Cattaro (tre volte per settimana) impiegavano 27 ore e 1/2 (49 e 32 corone per le due classi, senza cibo). Da Fiume a Cattaro (4 volte per settimana) la Ungaro-Croata impiegava 24 ore 1/2 (47 e 31 corone). Ma vi era un'infinità di altri servizî, che permettevano di interrompere il viaggio in tutti i punti interessanti.

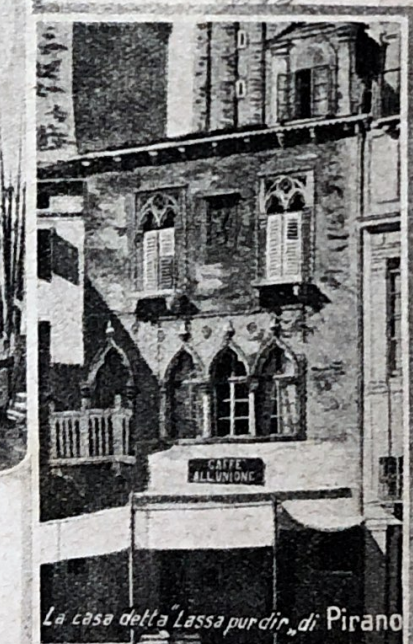
Primavera ed autunno avanzato sono le migliori stagioni. In una diecina di giorni si può vedere bene la Dalmazia. Zara un giorno, Sebenico e le cascate della Cherca un altro, Spalato, Salona e Traù due, Ragusa, la sorgente dell'Ombla e Cannosa ancor due, Castelnuovo e Cattaro uno; tre giorni circa prende la navigazione. Da Cattaro poi si può salire a Cettigne, dare un'occhiata a Podgoritza, scendere a Rieca, andare in vapore sul lago di Scutari a Scutari, tornare indietro a Virpazar e con la piccola ferrovia passare la montagna ed imbarcarsi ad Antivari per Bari, cinque giorni.

La costa e le isole sebbene in generale aride e per gran parte non abbellite da forme molto varie e staccate, presentano in compenso continui cambiamenti di scena, per il succedersi di isole e scogli separati da stretti e lunghi canali, di capi che si girano di momento in momento, affacciandosi a vedute sempre nuove. Così la navigazione nell'arcipelago è fertile di continui, inaspettati paesaggi: l'attenzione non langue mai.

I tramonti dalmati sono meravigliosi, sono stupefacenti: come quelli nelle Dolomiti. E

Perasto, nelle Bocche di Cattaro

Campanile di Arbe

Il porto interno di Pirano

Il Duomo di Traù

La casa detta "Lassa pur dir" di Pirano

La riva di Traù

anche qui la roccia che s'illumina del sole morente, la nuda roccia, dove il verde non ammorza l'accendersi delle calde tinte serali. Nei canali il mare è limpido come cristallo e quando il vento lo muove, di un azzurro profondo e solenne: mare di inarrivabile bellezza, come in tutti gli arcipelaghi, vario in ogni bacino per luci oblique, ombre misteriose, piani mossi dalle correnti o dal rigurgito delle maree deboli ma rotte dalle terre, talora tutto irto di bianchi frangenti, su cui si abbattono, trastullandosi i gabbiani.

8. Chi esce da Pola, navigando verso sud, lasciate le formidabili difese della città or nostra, tosto è all'estrema punta dell'Istria, il Capo Promontore; al largo, a 2 km. un faro sorge da uno scoglio. Sulla sinistra dal canale del Quarnero la groppa lunghissima (66 km.) di Cherso, culminante a nord in una lontana cima a 638 m. Un faro è perduto in mare sullo scoglio Galiola; l'isola Unie, lo scoglio Canidole. Si passa a destra dell'isola Sansego, per approdare a Lussin Piccolo (8.000 abitanti) con varî buoni alberghi, stazione d'inverno, (con relativa tassa di soggiorno, di due classi, 8 o 4 corone al mese). È un porticciuolo vivace, chioggiotto, in fondo a uno strettissimo canale lungo qualche chilometro. Lussin Grande è assai meno importante, ma con un bel duomo.

Ora si perde di vista l'alto mare, si entra nel Canale di Selve, tra le isole di Selve e Ulbo a sinistra e di Premuda e Melada a destra. Al largo di Premuda sul fondo del mare giace la *superdreadnought Santo Stefano* sprofondata da Rizzo. Chissà in quanto fondo? Ah se si potesse vedere dall'alto delle acque, quale spettacolo! Bellissimo, verso la costa, massime nel tramonto, è il panorama dei Monti Velebiti, calvi, dominanti il lunghissimo, stretto Canale della Morlacca, covo un tempo di pirati Uscocchi.

L'arcipelago si fa complicato; da ogni parte sorgono isole, che chi viene da Fiume costeggia più dappresso: Veglia che ha storia tutta veneta e dialetto veneziano; Arbe, dove nacque san Marino, ora decaduta, bellissima da visitare pel suo colore tutto veneto: tre campanili cuspidati, una loggia pittoresca, molti palazzetti purtroppo cadenti, il Duomo a tre navate.

Nel Quarnerolo le rotte dei vapori da Trieste e da Fiume si uniscono, rasentando la bassa e lunghissima isola di Pago (52 km.) per giungere davanti a Zara. Zara è concentrata su una penisoletta: lunga 700 m., larga 400 tra il porto dove approdano i vapori del Lloyd alla Riva Vecchia e il Canale di Zara ove attraccano quelli della Ungaro-Croata alla Riva Nuova, tutta splendente di fresche e ricche costruzioni.

Ma non sono queste cose nuove l'attrazione di Zara: sono lo stupendo Duomo, che par chiesa pisana, la Porta col suo gran leone, l'antichissimo S. Donato col suo museo medioevale, la colonna romana, i Cinque Pozzi, la S. Maria, il San Crisogono, il San Simeone, il San Francesco, le pitture del Carpaccio, le cento casette nelle viuzze serrate come calli, coi puttini scolpiti nei davanzali, gli stemmi nei pilastri, i vecchi cortili a loggie coi pozzali nel mezzo. Questa è la Zara italiana che si vede!

Di jugoslavo si vedono solo le goffe morlacche e i rozzi contadini croati, che scendono ai mercati nei loro costumi pittoreschi e che tutto il bello dell'impronta italiana ignorano e non capiscono.

Zara è centro di escursioni al Borgo Erizzo, finitimo villaggio albanese, fondato da appena due secoli, a Zaràvecchia, al placido lago di Vrana, all'isola di Ugliano (superficie 52 kmq.), all'isola Lunga (superficie 116 kmq., lunghezza 43 km. circa) per le sue magnifiche grotte e col vapore (9 ore), per un dedalo di canali e di isolette, a Obbrovazzo, fantasmagoria di scene di navigazione, che al ritorno si possono sostituire con sei ore di diligenza (bei costumi dei viaggiatori e pulci abbondanti, ma si è nel paese della razzìa).

***

La navigazione da Zara per proseguire verso Sebenico (3 ore 3/4, 6 corone in prima, 4 in seconda) si fa tra la terraferma e le isole di Ugliano e di Pasman (questa ha 62 km. di superficie e 274 m. di massima altezza), poi in mare più aperto, ma sempre fra innumerevoli isole e scogli (scogli nel significato dalmato, cioè piccolissime isole) con inesauribile varietà. Si giunge allo sbocco della Cherca, guardato dal classico forte di S. Niccolò, eretto dal Sanmicheli. Più che sbocco di fiume è quello di un fiordo. Dal forte a Sebenico, sono circa 4 km. tra alte sponde, distanti meno di un migliaio di metri.

Sebenico è pittorescamente disteso sulla spiaggia, ai piedi di colli su cui i tre forti Barone, S. Giovanni e S. Anna. La cupola del magnifico Duomo del 1440 di Mastro Giorgio, artista sebenzano, tutta di sasso, senza un pezzo di legno dallo zoccolo alla sommità del tetto, si aderge, come richiamo al mucchio di case serrate che lo circondano. A destra la stazione della ferrovia per Spalato (91 km., 3 ore, interessante tragitto attraverso la montagna). Presso lo sbarcatoio il giardino pubblico, col bronzeo monumento a Niccolò Tommaseo.

Il fiordo prosegue, largo cinque o seicento metri per 8 km., poi fa un angolo retto e tortuosamente dopo 3 km. si allarga nel lago di Prokljan (circa 3 km. per 7). Nel lago la Cherca sbocca da un altro canale largo poche centinaia di metri, sul quale, dopo tre chilometri s'incontra Scardona, ove approda il vaporetto (un'ora e mezzo da Sebenico) tra rive verdeggianti di pioppi, salici ed olivi. Ancora cinque km., poi la cascata della Cherca.

La magnifica caduta del fiume è alta 40 metri, larga un centinaio, rotta in più rimbalzi sulle rocce. Di solito la si visita in carrozza da Sebenico: sedici chilometri di corsa attraverso una solitudine desertica di ondulazioni collinose. È una gita di grande interesse: in Dalmazia lo spumeggiare di acque cadenti aggiunge all'impressione estetica quella della sorpresa.

***

Il vapore esce dal fiordo di Sebenico e mette la prora a sud, navigando vigile tra gli infiniti scogli. Lontano, nelle brume, a una sessantina di chilometri si leva l'alta cima dell' infausta Lissa. Poi si doppia il Capo Planca, ove il Patto di Londra ha segnato una linea nera, che siamo sicuri verrà cancellata, perchè tosto al di là delle isole di Zirona Piccola e di Zirona Grande, a 30 miglia di mare da Sebenico, s'incontra tale testimonianza di italianità, che non si può dimenticare. Il vapore dà fondo a Traù, la meravigliosa cittadina (piccoli paesi — Traù ha 3.500 abitanti — serbano qui tanti elementi civili quanti bastano per una città) che raccoglie come in uno scrigno stupende ricchezze d'italianità purissima.

Traù è un isolino rettangolare di 500 m. per 300, occupato tutto dalla cittadina. Da una parte un ponte lo unisce alla terra ferma, dall'altra un altro lo congiunge all'isola di Bua. La Porta di Terraferma è un arco robusto sormontato da un gran leone; la Porta Marina è nelle antiche fortificazioni ed è pure difesa da un altro gran leone. Tre altri leoni sono incastonati nelle mura merlate, che girano lungo le rive. Il panorama, da ogni parte, non ricorda che Venezia: a est il mare, tutto chiuso come un lago verso Spalato, ha sulla costa, ai piedi dell'alta catena del monte Koziak, ove corre la ferrovia Sebenico-Spalato, i Sette Castelli. L'un dopo l'altro: Castel Stafileo, Castelnuovo, Castelvecchio, Castel Vitturi, Castel Cambio, Castell'Abbadessa, Castel S. Giorgio.

Traù è ora poverissimo, ma è pur sempre tutto italiano. Il Duomo è uno dei più bei monumenti dalmati del XIII secolo, con un alto magnifico campanile, un portico e un portale bellissimi, un interno ricco di monumenti d'arte. L'atrio, l'altare, l'ambone, il battistero, la Cappella Orsini sono mirabili. Sotto la Loggia il banco dei giudici col leone, i santi, i candelabri, gli stemmi, le sentenze scolpite, è un poema di ricordi. Il cortile del palazzo comunale è di suggestiva severa imponenza, con la sua scala scoperta dal parapetto a colonnine, posata su due archi tondi, uno scemo ed uno ogivale, cogli stemmi, le bifore a ogive, il pozzale.

E i palazzi e le torri? Uno dei cinque leoni tiene gli artigli sul libro chiuso. La leggenda del luogo dice che è perchè non si legga il *pax* fin che Venezia non riavrà Traù.

La linea nera a sud del Capo Planca non sarà ora cancellata?

***

A Spalato il vapore arriva da Traù in 1 ora e mezzo. La città, abbastanza importante (1), si presenta assai pittoresca intorno al

---

(1) Spalato ha 12.696 ab. Gli italiani, secondo la statistica austriaca del 1910, erano 1.046. Ma la falsità è lampante se si considera che nel 1890 la stessa statistica del censimento decennale ne assegnava 1.969, e nel 1880, 5.280! È presumibile che gli italiani siano ora più di altrettanti, cioè circa la metà degli abitanti.

Che se si vuol persuadersi della inconcepibile tendenziosità della statistica austriaca per questi paesi, ove si potè esercitare senza controllo dagli impiegati, secondo ordini superiori, non c'è che guardare a questi dati: a Comisa gli italiani censiti nel 1880 in numero di 1.197 scesero nel censimento del 1900 a 37; a Traù da 1.960 a 170; a Civitavecchia da 2.163 a 169; a Lissa da 3.292 a 199; a Spalato da 5.280 a 1.046! Tutti sanno che la popolazione italiana dalmata è, sebbene lentamente, cresciuta malgrado ogni compressione. E la riprova si ha a Zara, dove la preponderanza italiana e anche l'attività nazionalista ha imposto un controllo. Ivi, ufficialmente, gli italiani erano 6.696 nel 1880, 7.423 nel 1890, 9.018 nel 1900!

porto, circondato alle spalle dalle varie giogaie dei monti. Un molo di quasi 500 m. chiude l'ampio bacino; ad una più piccola gettata interna attraccano da una parte il Lloyd, dall'altra l'Ungaro-Croata. Tra i vari campanili aguzzi attira l'attenzione per gli aerei trafori del quadruplice ordine delle sue loggie a colonnine, quello del Duomo. Sulla destra emergono gli alti fabbricati della stazione ferroviaria. Nel centro è la Città Vecchia, costituita dal grande recinto rettangolare del Palazzo di Diocleziano nel quale si addensano nelle stradette circa 3.000 spalatini. A sinistra sono la Città Nuova e il Borgo Grande.

Spalato è celebre per il palazzo di cui la ornò Diocleziano, del quale rimangono cospicui avanzi. Era un quadrilatero di mura munite, alte 18-24 m., di 175 m. per 215, attraversato da due vie in croce ancora esistenti. L'interno, distrutto, presenta, nelle misere stradette, numerosi avanzi, taluni imponenti. All'incrocio la piazza è circondata da colonne corinzie; il Duomo che è sul suo fianco è l'utilizzazione e la trasformazione di un ambiente romano che fu mausoleo di Diocleziano. Nel sec. XII gli si è costruito accanto un superbo campanile, alto 57 m. oggi specola magnifica per i turisti. Tutto è romano, intorno, (anche il battistero di San Giovanni era un Tempio di Giove) e si può persuadersene visitando il bellissimo museo, che è il museo della imperiale Salona.

Salona, a 6 km. da Spalato, è la meta di una passeggiata d'obbligo. Dell'antica città, che diede i natali a Diocleziano, restano pittoreschi ruderi, rimessi in luce da scavi che proseguono. Colonne, gradinate, sepolcri, sarcofaghi, resti di un anfiteatro, di acquedotti, mura di ville, sono sparsi in una solitudine desolata. La vista è degna di questi ricordi: da un lato sui monti Mossor, dall'altra sulla maestà del mare, sparso di isole.

E chi va otto chilometri più oltre vede Clissa, la fortezza per costruire la quale i veneziani distrussero il meglio di Salona, in un paesaggio magnifico, che si domina dall'alto di giganteschi dirupi. Il panorama non ha quasi limiti: va dalle calvizie dei Mossor a Lissa.

Da Spalato si fa l'escursione alla cascata della Cetina, sopra Almissa, in carrozza o, fino ad Almissa, per mare, poi in 4 ore a cavallo, nella splendida gola della Cetina.

* * *

Ora incomincia la visita incantevole dell'arcipelago dalmata più meridionale, sparso nell'Adriatico fra Spalato e Ragusa.

Un servizio rapido di vapori unisce i due porti in 6 ore 3/4 a 7 3/4. Ma conviene prendere invece un postale, che v'impiega circa 30 ore, però con itinerario assai più adatto pei turisti. Siccome poi questo itinerario è percorso tanto dal Lloyd, che dall'Ungaro-Croata, che dalla Dalmatia, (e vi è anche qualche altro piccolo servizio locale) c'è modo di rompere il viaggio come si vuole. Oltre che a Spalato, a Gravosa ed a Ragusa, vi sono alberghi di una certa importanza a Lesina ove si fa cura invernale e non del tutto impossibili a Lissa e Curzola.

Tutta la traversata fino a Gravosa è di una bellezza particolare, in mare più largo, con sbarchi frequenti, brevi ma sufficienti. Da Spalato il piroscafo dirige sull'isola Solta, (si può farvi provvista di ottimo miele) per dar subito fondo a Milna, porticciuolo della grande isola Brazza (non compresa nel Patto di Londra). La vegetazione è qui più nutrita, il vino di uva passolina è pregiato. Nel villaggetto di Bol, sulla costa sud, in un convento di domenicani vi è una pala del Tintoretto; a Neresi nel centro culminante dell'isola, il palazzo pubblico è prettamente veneto. Infatti dal 1420 alla caduta della repubblica, Brazza fu veneziana.

Da Milna si passa nella strettoia — tra Solta e Brazza — detta Porta di Spalato, sboccando in più largo mare. Davanti, Lissa e S. Andrea e assai dappresso l'isola di Lesina. Tosto si doppia il Capo Pellegrino e per lo strettissimo canale di Spalmadori si giunge tosto nel porto di Lesina, chiuso davanti dell'I. Spalmadori (cioè dei calafati, operai che chiudon le fessure del legno degli scafi) e da un'infinità di pittoreschi isolotti. Lesina fu un nido di pirati illirici, è dominata da tre forti, è stazione invernale. Ma soprattutto è notevole per noi perchè conserva tanti testimoni del suo passato veneto: la cattedrale di S. Marco col suo bel campanile, di fronte all'Arsenale veneto col caratteristico cortile a portici; la loggia del Sanmicheli nel palazzo del Conte Veneto e dappertutto porte, bifore e trifore e leoni. Vi sono nell'isola una Natività di P. Veronese, una Madonna del Bassano, un S. Stefano di G. Palma, una Cena di M. Rosselli.

Da Lesina si va poi direttamente a Lissa, il cui monte Hum sorge a 585 m. di altezza. La cittadina, di 4.800 abitanti, è nella sacca di un profondo golfetto, il Porto S. Giorgio. A 10 minuti dal centro, nel cimitero, un monumentale leone di marmo ricorda il triste 20 luglio 1866. Ora potremo contemplarlo con raccoglimento e dolore, ma con la fronte alta. Gli eroi della Palestro sono vendicati!

Un altro monumento commemorativo, cui si va in barca in pochi minuti, fu eretto per una vittoria navale degli inglesi sui francesi nel 1811. Dalle alture si vede il Gargano. Così almeno per l'occhio, Lissa è un anello tra le due sponde adriatiche. Una carrozzabile conduce sulla fronte opposta dell'isola, verso l'Italia, al paese di Comisa, dove importante è la pesca delle sardine.

Vi si giunge anche con un vapore del Lloyd che poi va, pochi chilometri più avanti, all'isola di Busi. Qui, quando lo si chiede, (oh, considerazione non all'italiana del turista!) ferma mezz'ora davanti alla spelonca del Ballon, che ora diventerà più conosciuta dagli italiani. Scoperta nel 1884, è lunga una trentina di metri, larga la metà, profonda 16 a 18 m., illuminata da una grande apertura sottomarina. Vi si entra da un piccolo cunicolo in barca e presenta gli stessi fenomeni della Grotta Azzurra di Capri.

Da Lissa si entra nel Canale di Curzola, poi in quello, largo solo 2 km., di Sabbioncello, per fermare a Curzola. Di fronte, nella penisola di Sabbioncello, l'alto M. Vipera m. 916; dappertutto scogli e fari. Le piccole calli di Curzola con porte, bifore, trifore, archetti, le mura, i bastioni, le torri, il magnifico Duomo con un Tintoretto, tutto ricorda la Dominante.

In barca si va alla vicina isoletta di Badia, ov'è un grazioso chiostro francescano.

Poi si riprende il mare che vide la grande battaglia dei genovesi contro i veneziani, che vi ebbero prigioniero l'ammiraglio Andrea Dandolo e Marco Polo (1298). Ora si vedono le rocce scoscese, lontane, di Lagosta; si costeggia la penisola di Sabbioncello, si entra nel Canale di Meleda. Verso la fine di questo le isole si moltiplicano, l'arcipelago, avvicinandosi a terra, si rompe in numerosi scogli ed isolotti. Jaklian, Giuppana, Mezzo, Calamotta, si seguono in fila. A sud dell'I. Mezzo e di Calamotta, solitario e lontano, lo scoglio di S. Andrea, detto anche della Donzella, soffuso di una leggenda d'amore: Margherita Spoletana — come Ero per Leandro — ogni notte lo raggiungeva a nuoto per incontrarvi l'amante, finchè i suoi fratelli non la fecero perire nelle onde.

In breve, tutto è verde intorno per rigoglio di campi e di cipressi in un piccolo golfo vivo di abitati: nel fondo ove si attracca è Gravosa, il porto di Ragusa.

***

La vecchia cittadina di Ragusa guarda il mare verso sud di fronte all'isolotto Lacroma e vi ha un porticciuolo — il porto Casson — di scarsa importanza. Ma verso nord-ovest Ragusa si è prolungata, fuori delle antiche mura di Porta Pile, per due e più chilometri con giardini, case isolate e ville, fino ad una profonda insenatura aperta verso nord-ovest, ov'è il suo porto principale. Il sobborgo e il porto costituiscono Gravosa.

A Gravosa termina la ferrovia (a sezione ridotta) che viene dalla Bosnia (Serajevo); a Gravosa attraccano i vapori. Vi sono vari alberghi (uno importante); un tram elettrico la congiunge in pochi minuti a Ragusa. Il Lloyd vi noleggia barche a vapore per gite collettive (oh, come s'intende il turismo, anche colà, non italianamente!) per Cannosa, per Lacroma e la sorgente dell'Ombla.

La vegetazione è qui lussureggiante, il paesaggio splendido. Ma l'interesse principale è per la vecchia Ragusa, anch'essa un pezzo di Venezia. Ciò non le impedisce di essere anche moderna: tra i numerosi alberghi uno è di primo ordine, con cento camere e d'inverno sempre pienissimo.

Le poderose mura sono molto interessanti da girare; lo Stradone, in cui sboccano stradicciuole diritte da una parte in salita verso il monte, dall'altra in lieve discesa, come calli o carugi, attraversa la cittadetta. Portici, parapetti, un magnifico Palazzo del Rettore con un nobile cortile, un chiostro domenicano e uno francescano diversissimi, ma entrambi assai pittoreschi, un Duomo (Santa Maria Maggiore), la fontana Onofrio e tante altre curiosità; tale è la Ragusa italiana anche se soltanto memore della repubblicana potenza antica, anche se ora pervasa a forza dalla violenta intromissione croata.

La situazione estremamente pittoresca di Ragusa, in mezzo ad una ricca vegetazione meridionale ove abbondano agavi e palmizi, permette escursioni interessanti. Si va al

Convento di S. Giacomo per una veduta magnifica; alla grotta di Betina lungo mare; all'isola di Lacroma. Caratteristica è la gita alla valle dell'Ombla, di preferenza nella barca a vapore del Lloyd. È lo sbocco a mare, navigabile, lungo 5 km., largo 140 m. di una grande risorgenza carsica. All'estremità del piccolo fiordo scaturisce l'Ombla, di cui una parte è portata in alto con pompe per Ragusa, il grosso defluisce a mare.

Splendida la gita a Cannosa a piedi, in vettura, in barca, per la vista sulle isole e il mare. Notevoli colà due platani di 4 metri con una chioma di 60 m. di diametro.

***

L'ultimo tratto della corsa conduce da Ragusa a Cattaro. Coi diretti sono 3 ore e mezzo, ma meglio prendere i postali, che ne impiegano 11, ma fanno scalo nei porticciuoli delle Bocche, e, meglio ancora, da Castelnuovo proseguire in carrozza ed in barca.

Lungo la costa dirupata detta dei Canali, lasciati indietro Lacroma e Ragusavecchia, si giunge alla Punta d'Ostro ove si entra nelle Bocche di Cattaro. Sono queste un grande e meraviglioso fiordo, che con diversi nomi di bacini, congiunti da stretti canali, si addentra fino a grande distanza tra i monti. La lunghezza del fiordo, è di circa 30 km.

Dal bacino d'ingresso si passa a quello di Castelnuovo, da questo, pel canale di Kambur largo 1 km., alla Baia di Teodo (grande circa 6 km. per 8). Da qui per il Canale delle Catene, largo qualche centinaio di metri, si entra a sinistra nel Vallone di Risano, a destra del golfo nel cui fondo è Cattaro.

È una successione di quadri grandiosi ed imponenti, un insieme impressionante. Montagne nude, dirupate, altissime, dai profili rotti, si alzano d'ogni intorno; sulla solitudine solenne, paurosa, incombe il silenzio assoluto. La barriera montana trattiene persino i venti. Cupe cime si profilano continuamente cangianti: pochi e serrati gli abitati, quasi nessuna strada.

Per vedere anche da terra queste selvaggie Bocche, salii una volta la strada del Montenegro. Le infinite risvolte si arrampicano sul fianco di un monte a spuntoni, che forma una valletta sopra Cattaro. In questa la vecchia strada abbandonata monta dietro le feritoie di mura antiche di difesa, che finiscono ad un castello diroccato, coperto di edera e di arbusti. Man mano si sale e si dominano l'un dopo l'altro gli scaglioni e i dossi del ripido pendio, questi appaiono spianati, coperti di casematte, di corazze a testuggine, dentro le quali sono appiattati dei cannoni.

Prima di giungere al confine montenegrino la vista si allunga sulle Bocche come su di un baratro. Le acque luccicano come acciaio, le sponde le rinserrano come chiuse inaccessibili; si abbraccia un orizzonte quasi opprimente di mestizia e di bellezza. Mare, montagna, cielo in un quadro unico: è la strapotenza della natura che eleva e schiaccia...

***

Ho terminato. Finisce qui la rapidissima corsa attraverso le nuove provincie.

Conobbi con amore doloroso quei luoghi quand'erano dell'Austria. Oggi che son nostri — dobbiamo volere che lo siano tutti — essi hanno preso al mio occhio un colore più vivo, si sono animati di luce più rosea.

E pure, man mano dall'Istria sono andato colla narrazione scendendo giù per la costa dalmata, più oscuro divenne il pensiero, più grave la penna, ed ogni bellezza d'arte, ogni cosa di razza nostra, mi parve cosa cara insidiata, forse in pericolo.

Perchè?

I principî di Wilson sono sacrosanti. Essi debbono essere applicati. Ma bisogna conoscere ogni paese nel suo intimo per giudicarlo. L'Atlantico è largo. L'Europa, di là dalle Alpi, è distratta da interessi, che nemici nostri abilmente sfruttano.

Perciò come modestamente potè, in questa Rivista — che parla a 200.000 Consoci, a qualche milione di lettori, anche a quei Legislatori che mai posero piede sull'altra sponda — perciò, ripetiamo, in queste pagine, dicendo dei luoghi amati, toccammo con intenso sentimento dei loro tratti di famiglia, onde se ne potesse conoscere il ceppo. Perciò sopra le fotografie che fregiano queste pagine, di eloquenza veritiera che non ammette repliche, scrivemmo: Questa è Italia!

L. V. BERTARELLI.

GENOVA (SPA) TORINO

NESSUNA fotografia può meglio sintetizzare ed illustrare il contributo della **SPA** alla vittoria, quanto questa, rappresentante il maggiore d' Annunzio e il capitano Palli di ritorno a Torino dal fronte dell' Aisne (ottobre 1918) collo stesso apparecchio che li aveva guidati nella gesta aerea su Vienna.

Nè va dimenticato che agli stessi motori **SPA** si devono i più famosi raids di guerra del 1918, fra i quali la storia annovera: Friedrichshafen, Innsbruck (21 febbraio), Zagabria, Pola (17 luglio), Vienna (9 agosto), Franzenfeste (31 agosto), ecc. ecc.

SOCIETÀ LIGURE-PIEMONTESE AUTOMOBILI.

LA "FIAT„ PER L'AGRICOLTURA

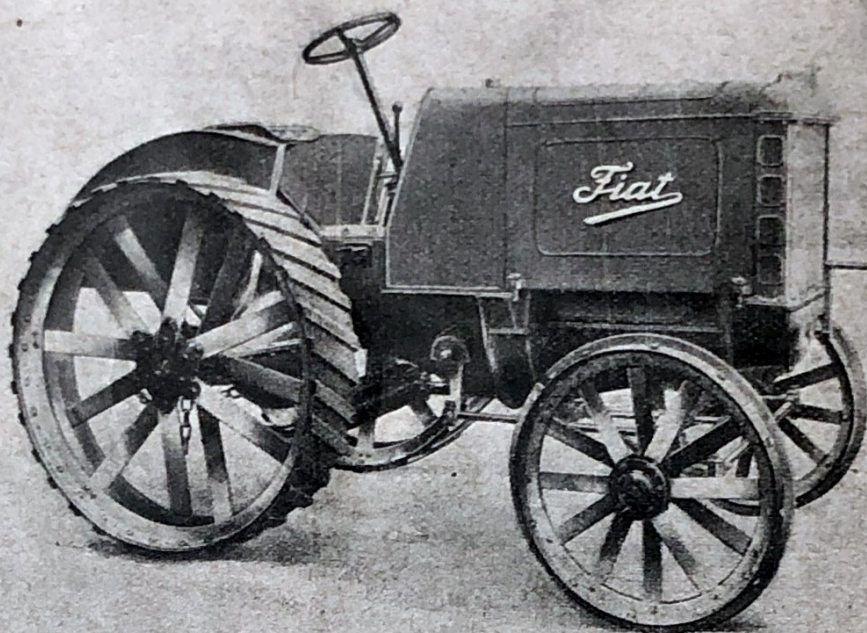
DALLE MACCHINE PER LA GUERRA ALLE MACCHINE PER LA TERRA.

Come un presagio e come un'anticipazione di quell'augurato rivolgimento onde le stesse energie e i medesimi strumenti ora impiegati nella guerra si trasformeranno nei mezzi e nei fattori più validi ed idonei all'opera restauratrice della pace, la FIAT, prima sempre in ogni nobile e proficua iniziativa, ha presentato ed esperimentato ufficialmente, giorni addietro, in varie località del Piemonte e dell'Emilia, davanti alle autorità governative e tecniche ad a numerosissimo pubblico, una sua nuova macchina destinata specialmente ai lavori della terra e denominata pertanto la **Trattrice Agricola FIAT.**

La grande ed illustre fabbrica torinese che ha dato al nostro esercito e ai nostri alleati le più numerose e poderose macchine per la guerra e per la vittoria, si accinge ora a continuare la sua alta missione costruttrice col dare all'agricoltura italiana e a quella delle nazioni amiche un eccellente e pratico ordegno meccanico per la più importante opera del dopoguerra: la coltivazione e la fertilizzazione delle terre.

Il problema della produzione agricola è forse il più grave, diremmo quasi il problema capitale tra quanti ne offrirà la pace. È il primo che dovremo risolvere senza indugio. E bene è stata ispirata la FIAT, e meritata lode le va attribuita, per aver dedicato la sua genialità creatrice, la sua maestria costruttiva, prima che ad ogni altro intento, alla soluzione di tale problema, presentando la sua Trattrice Agricola.

La FIAT ha intuito e ponderato saggiamente tutti i termini del problema, e di tutti ha tenuto conto nel creare questa sua macchina. Occorre urgentemente aumentare la produzione agricola e specialmente quella granaria, è necessario sollevare l'Italia dal pesante tributo che paga all'estero per l'importazione del grano, bisogna trasformare, rendere meccanica la coltura, supplire alla deficienza di braccia, dissodare più profondamente le terre da lungo tempo neglette. E la Trattrice Agricola risponde a questi scopi. È il più utile, infaticabile, versatile, economico, obbediente lavoratore che mai sia stato dato al contadino.

Adattata specialmente alla condizione varia dei nostri terreni e delle nostre suddivise proprietà, è in grado di arare i terreni più tenaci non solo ma di compiere un'infinità d'altri lavori agricoli, come la preparazione dei campi, il traino di qualsivoglia strumento rurale, il trasporto dei concimi, dei prodotti, dei materiali di ogni specie e su ogni strada. Anche dove non esistono vere e proprie strade la si utilizza splendidamente per il rimorchio di cariaggi e di altre macchine, per azionare trebbiatrici, sgusciatrici, pigiatrici, nonchè pompe, mulini, torchi, seghe, argani e motori elettrici.

È straordinariamente semplice, agile e robusta, non occorrono abilità speciali per usarla, nè complicati trattamenti. Come il suo costo sarà conveniente e accessibile a ogni proprietario non appena potrà essere costruita in grandi serie e con materiali ridiscesi a prezzi normali, così sarà altrettanto esigua la spesa per il suo funzionamento e la sua manutenzione, spesa largamente compensata dai suoi servizi.

Gli esperimenti, come non vi era dubbio, hanno fornito i risultati più soddisfacenti e in confronto a quelli ottenuti da macchine estere, hanno dimostrato i rilevanti pregi e la superiorità indiscutibile della **Trattrice Agricola FIAT.**

Possa essa moltiplicarsi a migliaia e decine di migliaia e lavorare proficuamente per la prosperità, come in guerra si sono moltiplicati presso gli eserciti ed hanno incessantemente lavorato per la vittoria gli innumerevoli veicoli FIAT.

Possa nei nostri liberi campi incidere al più presto i suoi solchi fecondi fra i canti di pace e di gioia dei nostri bravi agricoltori.

Direzione: Comm. Innocenzo Vigliardi-Paravia, Consigliere Delegato alla Rivista - Giuseppe Imbastaro, Redattore Capo.
Non si restituiscono i manoscritti e le fotografie.

PER I SOCI CICLISTI.

UN ESPERIMENTO.

L'aumento dei prezzi si è fatto sentire in modo assai notevole anche nel campo ciclistico: le macchine costano il quadruplo dell'anteguerra, le gomme press'a poco. Molti Soci scrivono al Touring domandando se non vi è possibilità di mitigare un po' la crudezza di questi prezzi, specialmente per il rifornimento delle gomme. Indagini compiute dal Touring hanno presentato due fattori diversi del rincaro: il primo, al quale non è dato ancora di sottrarsi, è dovuto agli aumentati costi delle materie prime, il secondo agli utili degli industriali e dei rivenditori. Ora, se i fabbricanti si sono mantenuti in limiti equi, in relazione alle onerose condizioni del momento, molti rivenditori invece hanno oltrepassato spesso la linea dell'equità. Abbiamo la dimostrazione che parecchie delle più importanti case fabbricanti di gomme hanno fatto dei tentativi per diminuire l'eccessivo profitto di diversi rivenditori, ma quasi sempre invano. Poichè la richiesta di gomme è assai forte, e la produzione limitata, alcuni fabbricanti hanno consentito ai rivenditori quantitativi limitati, riservandosi di aumentarli dietro impegno di non aggiungere al prezzo d'acquisto una percentuale che oltrepassi certi limiti per la minuta vendita. Ma anche ciò, a quanto pare, dà risultati ben scarsi, perchè molti rivenditori preferiscono rivolgere a loro vantaggio le condizioni create dalle difficoltà del momento, piuttosto che vendere in misura maggiore e limitando il guadagno.

Per tentare di por rimedio a questo stato di cose, la Direzione del Touring si è accordata con un rivenditore su queste basi: il Touring ha diritto di controllo sui prezzi di costo, anche presso i fabbricanti e coi mezzi che gli sembrano più opportuni, il prezzo di vendita viene fissato con un equo aumento percentuale già approvato dal Touring, su questi prezzi tutti i Soci del Touring hanno diritto ad uno sconto del 10 % per una fornitura massima annuale di un treno di gomme per bicicletta (due coperture, due camere d'aria). Coloro che si interessano alla cosa, vedano la pubblicità apposita su questo numero di Rivista a pag. 239.

È questo un primo tentativo: se avrà seguito ritorneremo sull'argomento cercando di estenderlo in altre località. Evidentemente il Touring si limita alla funzione di limitazione di prezzi sopradetta. La qualità della merce risulta dalla marca e quindi crea un rapporto diretto fra rivenditore e consumatore al quale il Touring è estraneo (le persone con le quali il Touring è venuto finora in rapporto dànno però — come si comprende — tutti gli affidamenti morali desiderati).

Come è ovvio, il Touring è anche assolutamente estraneo a qualunque scopo di beneficio proprio: esso sarà pago se i propri Soci potranno ricavare qualche vantaggio.

INFORMAZIONI

Vie e comunicazioni.

* *Il tunnel sotto la Manica e gli Americani.* — La Francia è sempre stata favorevole al progetto del tunnel sotto la Manica, e benchè il governo inglese avesse dichiarato il 15 agosto 1917 che non era possibile occuparsi di questa questione durante la guerra, la stampa dei due paesi continuò ad interessarsene. Senza dubbio, il governo temeva, mentre perdurava la lotta, le difficoltà che vi sarebbero state per trovare il denaro e la mano d'opera necessari. Tali difficoltà, e principalmente quella derivante dalla scarsezza della mano d'opera, non sussisteranno allorchè fra breve la smobilitazione sarà avvenuta, e invece che penuria, vi sarà pletora di lavoratori. Ad ogni modo, alcuni ingegneri americani hanno studiato il problema e sono persuasi che il grande progetto è attuabilissimo. Dal suo canto il governo degli Stati Uniti sembra disposto ad assumersi il lavoro, naturalmente con l'autorizzazione dell'Inghilterra e della Francia. La proposta americana è attualmente questa: costruire sotto la Manica due tunnels, identici a quelli della ferrovia della Pensilvania che congiunge sotto l'Hudson l'isola di Manhattan alla costa orientale e di utilizzarli per il trasporto dei viaggiatori e delle merci, senza che vi sia bisogno di cambiare vagoni.

Le condizioni geologiche sono più favorevoli nella Manica che nell'Hudson all'apertura d'un tunnel. Geologi ed ingegneri eminenti della Gran Bretagna e dell'America studiano il problema da anni. Nel punto più angusto il canale non ha che 168 piedi di profondità, e quivi il fondo del mare è ricoperto da uno strato di creta grigia, d'uno spessore di 200 piedi, assolutamente impermeabile all'acqua. Il tunnel sarebbe per tal modo costruito in questa creta, e rigorosamente protetto dalle mine e dai sommergibili. La roccia argillosa è estremamente tenera e vi si potrà lavorare facilmente con l'aiuto di macchine atte a tagliare, a raschiare e a segare. Si è proposto di far terminare il tunnel, da un lato a un punto situato tra Calais e Boulogne e dall'altro in prossimità di Douvres. La lunghezza totale di ciascun tunnel sarebbe di 37 leghe inglesi e i binari sarebbero collocati, nel punto più basso, a 325 piedi al disotto del livello dell'acqua. Gl'ingegneri americani pensano che il lavoro potrebbe essere condotto a buon termine in meno di 4 anni. Esso richiederà una spesa di 80 milioni di sterline.

Geografia.

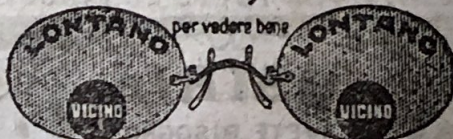
* *L'isola dei liquori.* — Quando si pronuncia la parola *curaçao* si pensa generalmente a un liquore dolce che quasi tutti conoscono e che molti amano. Pochi sanno che Curaçao, una piccola colonia felice dell'Olanda, è una isoletta lunga appena quattro miglia e larga dieci, che fa parte delle Antille e che si trova al nord di Venezuela. La popolazione ammonta a cinquantamila abitanti ed è composta in gran parte d'ebrei bianchi e di uomini di colore. Saggiamente governata, essa vide fin dal secolo XVIII la fine della schiavitù, poichè, scoppiata nel 1752 una ribellione di schiavi, dopo le solite immani repressioni intervenne il re d'Olanda che abolì la schiavitù con una provvida legge, la quale stabilì un'indennità di 400 franchi ad ogni proprietario per ogni schiavo a cui doveva rinunziare e una pensione di 70 centesimi al giorno per ogni schiavo malato o vecchio, rimasto, con la libertà, in pericolosa balìa di sè stesso. La città ha tutto felicemente a coppia: due sinagoghe, due chiese cattoliche, due logge massoniche, due banche, due ospedali, due casini. La sua grande industria è, naturalmente, la fabbrica del *curaçao*, preparato col succo della buccia d'una speciale qualità d'aranci che cresce liberamente nel-

l'isola. E poichè questa specie particolare d'aranci non cresce che in quell'isola, il monopolio del celebre liquore è assicurato e con esso la prosperità degli isolani.

* *Il Convegno Coloniale di Roma.* — Nel corrente dicembre si adunerà in Roma un Convegno, promosso dall'Istituto Coloniale Italiano, allo scopo precipuo di esaminare i complessi problemi coloniali del dopoguerra.

Come ha avuto occasione di rilevare recentemente il Ministro Colosimo (che ha chiuso la sua relazione sulle nostre colonie africane affermando che la pace s'imperniera sulla questione coloniale), diversamente da quanto avviene in Inghilterra ed in Germania, dove il problema viene largamente trattato, come risulta dagli studi di Smuts e di Johnston, dalle dichiarazioni di eminenti uomini dei « Dominions », dalle dichiarazioni ufficiali del governo britannico (L. George) e del governo germanico (Kühlmann, von Solf), in Italia l'opinione pubblica mostra indifferenza alle cose coloniali Assai opportunamente l'Istituto Coloniale Italiano, che ha per suo organo la « Rivista Coloniale » redatta dal dottor Giuseppe Piazza, ha intensificato in questi ultimi tempi l'azione della « Sezione studî e propaganda », preoccupandosi delle necessità di diffondere, mediante conferenze e la pubblicazione di memorie e monografie coloniali, la conoscenza di un problema che è vitale per l'avvenire del nostro paese. Sarebbe augurabile che il Convegno Coloniale di Roma, integrando l'azione utilmente svolta dal Convegno adunatosi in Napoli nell'aprile 1917, provvedesse a tradurre in realtà un'opera da gran tempo auspicata: una descrizione viva di ciascuna delle tre Colonie italiane in africa, attinta all'osservazione diretta e alle fonti migliori, convenientemente illustrata da fotografie di paesaggi, particolarità della flora e della fauna, tipi etnici e tipi di abitazione e di colture, forme varie di sfruttamento minerario, e debitamente sussidiata da diagrammi che permettano di rilevare anche l'importanza relativa dei varî prodotti, delle varie aziende commerciali. Una siffatta opera, pur senza avere il carattere vero e proprio di guida per i commercianti, dovrebbe però tenere nel debito conto tutto ciò che può interessare particolarmente commercianti e industriali italiani, tutto ciò che può avere un qualche valore per il miglior avvenire della Libia, dell'Eritrea, della Somalia. Essa potrebbe riuscire di capitale importanza anche per le nostre scuole medie (dove l'insegnamento della geografia coloniale manca interamente, o è deficentissimo), quando un Ministro dell'Istruzione si determinasse a una riforma del nostro insegnamento scolastico inspirata alle esigenze reali della vita. E potrebbe anche preparare, in un certo senso, la via, alla futura nostra « Guida delle colonie », che il T. C. I. pubblicherà, compiuta la descrizione dell'Italia, ad integrazione della « Guida d'Italia » del T. C. I.

* *Le ricchezze dello Spitzberg.* — Grande a un dipresso come l'Irlanda, situato a 650 chilometri dalle coste della Norvegia e a 200 chilometri dalla Gran Bretagna, l'arcipelago dello Spitzberg è un ricco serbatoio di carbon fossile e di ferro che non è stato ancora sfruttato. Quantunque si trovi in pieno Oceano Artico, lo Spitzberg ha un clima abbastanza mite per la sua latitudine, essendo le sue coste occidentali bagnate dalla corrente del golfo per modo che, senza molta fatica, parecchi suoi porti potrebbero esser tenuti aperti tutto l'inverno. Il governo inglese ha mandato allo Spitzberg una spedizione diretta dal famoso esploratore Shackleton per studiare le risorse dell'Arcipelago e i mezzi di sfruttarlo. Il paese è abitabile tutto l'anno e l'abbondanza del carbone permette di procurarsi facilmente il riscaldamento e la luce. Prima degli inglesi, e proprio alla vigilia della guerra, i tedeschi s'erano accorti delle ricchezze giacenti infruttuose nello Spitzberg ed avevano stabilita colà una stazione radiotelegrafica. Anche ultimamente i loro agenti cercavano di prender piede nell'Arcipelago.

Possedimento inglese nel sec. XVII, l'Arcipelago abbandonato non apparteneva, per

così dire, a nessuno. Attualmente, una società norvegese, una svedese ed una britannica cominciano a mettere in valore le ricchezze del paese. L'anno scorso la produzione del carbone fu di 100 mila tonnellate e furono trovati dei filoni dello spessore di quattro metri. Si stimano a 8000 milioni di tonnellate le riserve disponibili di carbone in quelle isole. Vi sono inoltre dei ricchissimi minerali di ferro, contenenti dal 60 al 70 per cento di ferro e tali da poter rivaleggiare in qualità col ferro svedese. La società britannica che ha in mano le concessioni più grandi intraprenderà fra breve lo sfruttamento intensivo di codeste ricchezze minerali, che alimenteranno l'industria britannica e quella degli Alleati.

Navigazione aerea.

✱ *I trasporti civili aerei.* — In Inghilterra, come in Francia, il governo studia l'utilizzazione per scopi pacifici dell'enorme materiale aereo accumulato durante la guerra, ed esiste già un'apposita Commissione dei trasporti civili aerei britannici, la quale ha consegnato al Parlamento una relazione degli studi compiuti. Codesta relazione dichiara che in tutti gli atti legislativi attinenti alla navigazione aerea converrà affermare la sovranità e il diritto di giurisdizione della corona britannica nelle regioni dell'aria al disopra di tutte le parti dell'impero e delle sue acque territoriali. Un limite di tre miglia è ritenuto insufficiente per la distesa della zona territoriale aerea al disopra dei mari.

Il rapporto chiede inoltre la riunione prossima d'una conferenza internazionale intesa a regolare la circolazione aerea e fornisce alcune indicazioni sulla questione delle indennità da pagare in caso di cadute di apparecchi. Per lo sfruttamento pratico della navigazione aerea, i relatori raccomandano una velocità di 160 chilometri all'ora se si tratta di far concorrenza alle ferrovie, una consegna rapida, l'adozione di tappe di 800 chilometri; e suggeriscono certe misure destinate a favorire i voli notturni e lo sviluppo dei treni aerei. Le condizioni che dovranno determinare la scelta dei posti per gli aerodromi sono specificate in tutti i particolari. In seno alla Commissione si è molto discusso sul compito che lo Stato deve assumersi nello sviluppo dell'aviazione commerciale. Tuttavia, la sotto-commissione principale si è pronunciata in favore d'un concorso attivo dello Stato per incoraggiare le compagnie private, ma non per sostituirsi ad esse, ed ha combattuto l'idea d'una organizzazione su basi socialiste e statali.

Automobilismo.

✱ *Una vettura per ogni 24 abitanti.* — Ecco, secondo l'*Automobile Industrie*, una statistica delle automobili circolanti in Europa al 1° maggio 1918:

Inghilterra e Irlanda	171.600
Francia	98.400
Germania	95.000
Italia	35.500
Russia	27.900
Austria-Ungheria	19.360
Belgio	14.760
Spagna	10.250
Olanda	10.000
Svezia	9.000
Danimarca	8.500
Svizzera	6.150
Portogallo	3.200
Norvegia	3.000
Bulgaria	3.000
Rumania	2.500
Finlandia	2.000
Grecia	800
Turchia	500
Monaco	230
Serbia	200
Malta	100
Gibilterra	45
Cipro	15
Rodi (Isola di)	14
Creta	3
Totale	525.027

Le cifre seguenti considerano i veicoli per rispetto al numero degli abitanti:

Inghilterra	un'automobile	per	268	abitanti
Danimarca	»		343	»
Francia	»		402	»
Gibilterra	»		411	»
Belgio	»		515	»
Svizzera	»		611	»
Svezia	»		626	»
Olanda	»		658	»
Germania	»		684	»
Norvegia	»		730	»
Italia	»		1.002	»

Per quanto si riferisce agli Stati Uniti l'ultima statistica dà una cifra globale di automobili 4.242.140 in servizio nei 48 Stati della grande Repubblica.

Il numero delle vetture circolanti in Europa non rappresenta dunque che l'ottavo della cifra delle vetture in servizio in America. E poichè, nell'epoca considerata, la popolazione degli Stati Uniti ammonta ad abitanti 103.640.400, può dirsi che esista colà una vettura automobile per ogni 24 abitanti. I concittadini di Wilson battono di gran lunga i *records* europei pur disponendo di strade che molto spesso sono tutt'altro che perfette.

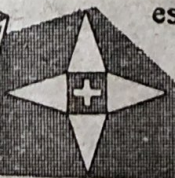
Dalle cifre riportate è facile arguire quale grado di prosperità abbia raggiunto negli Stati Uniti l'industria dell'automobile; prosperità dovuta in gran parte al prezzo poco elevato della vetturetta, che permette al piccolo commerciante ed allo stesso operaio di possedere una automobile.

La straordinaria circolazione automobilistica che ne è derivata ha, inoltre, permesso oltre Atlantico la soluzione di numerosi problemi sociali e, in ispecial modo, quello dell'abitazione in piena campagna, in località talvolta molto distanti dalla fabbrica e dall'ufficio.

Letteratura e lingua italiana.

* *Per la lingua italiana.* — Dopo questo grande trionfo d'italianità che il valore dei nostri soldati e la resistenza civile hanno reso possibile, dopo la compiuta reintegrazione territoriale ed etnica, non sarebbe giunta l'ora di accingersi a reintegrare per quanto i moderni tempi lo consentano, anche la nostra bella lingua? Senza pedanteria, si può oggi, ed a maggior ragione, riagitare qualcuna di quelle quistioni filologiche che furono più volte inutilmente dibattute; e se si pensi fino a qual punto la lingua abbia contribuito a tener viva la fiaccola dell'italianità nelle popolazioni oggi redente, nessuno vorrà tacciarle di oziose.

Una di tali quistioni fu posta, or sono parecchi anni, da un giornale romano, con la seguente domanda rivolta agli accademici della crusca: « Se un bel giorno l'Arciconsolo, oppure Guido Mazzoni, segretario della fiorentina Accademia, dovessero dare un gran pranzo ai colleghi, come tradurrebbero la parola *menu*? ». Le risposte durarono parecchi giorni e s'aggirarono su queste sei parole: lista, carta, minuta, nota, elenco e distinta. La parola *lista* ha il suffragio del Fanfani e dell'Arlìa, che l'indicano come sostitutivo di *menu* nel loro « Lessico dell'infima e corrotta italianità » e ciò con l'appoggio della descrizione del banchetto offerto nel 1476 dai mercatanti fiorentini ai figli del re di Napoli, in cui è detto che *su per la tavola era una lista di carta ogni due* (convitati), *notandovi su tutti i vini; e ciascuno domandava da bere di quello che più gli aggradiva.* E Annibal Caro, scrivendo il 29 luglio 1543 a mons. Claudio Tolomei (due autorità linguistiche), d'un banchetto offertogli dal cavalier Gandolfo ad Ischia, esclamava: « *Pensate che ci fece mangiare con la lista!* » Petrocchi invece nel suo « Vocabolario » accoglie il sostitutivo *minuta*, sull'esempio di Anton Francesco Dari, che l'usò nelle sue « Tavole da leggere ». La parola *carta* si basa sull'uso di molti ristoranti, mentre G. B. Ballesio, compilatore della « Fraseologia italiana », preferisce la parola *distinta*. Ultimo a interloquire in materia fu Olindo Guerrini. Per lui *lista* è antipatico, ricordando il conto da pagare, *elenco* è troppo solenne e cattedratico, *minuta* è di dubbia italianità. Ricorrendo al esempi che risalgono a Cristoforo Messisbugo, cuoco del duca Alfonso di Ferrara; a Bartolomeo Scappi, cuoco di Paolo V; allo Stefani, cuoco del duca di Mantova, ecc., voleva s'intitolassero gli elenchi delle vivande: *Pranzo* (*o cena, o colazione*) *offerto da... al... il...*, e qui le indicazioni dell'offerente, del convitato e del giorno: dovrebbero poi seguire gli elenchi delle vivande, lasciando però nella loro lingua nativa quelle esotiche e specialmente i vini, traducendo in italiano quel che sia traducibile e, in genere, senza far precedere l'articolo al nome della vivanda.

Pel banchetto di chiusura, in Napoli, del XVI Congresso della « Dante », l'enumerazione delle vivande fu affidata a Benedetto

vette aver sbagliato i suoi conti se calcolava, lanciando il foglio, di farsi una buona clientela. Il titolo di esso è poco lusinghiero, ma suggestivo: *La talpa* (The Mole).

* *Il trasporto a distanza della forza elettrica.* — La forza elettrica comincia ad esportarsi come qualunque altra merce. Ce ne dà notizia *La Journée*. Attualmente una trasmissione di forza elettrica si effettua per mezzo di un cavo, in parte sottomarino, dalla Svezia in Danimarca; ma l'energia così ricevuta è stata giudicata insufficiente; quindi la Danimarca, per aumentarne la quantità, si è rivolta alla Norvegia ed attualmente nuovi piani sono in elaborazione per rendere possibile la trasmissione dall'uno all'altro paese.

Così tra poco l'energia captata, potrebbe dirsi catturata, in Norvegia dove, è noto, il carbone verde e bianco sovrabbonda (la forza di cui la Novergia dispone è di 7.500.000 HP, dei quali 920.000 utilizzati, mentre l'Italia ha 5.500.000 HP disponibili, con oltre un milione già installati) verrà condotta mediante cavo in Danimarca e utilizzata per i bisogni della industria, per la illuminazione delle città, ecc.

* *Una pianta da coltivarsi.* — Nella *Rivista agricola* il dott. F. Suignones dà conto di alcuni suoi studi sulla cosidetta *Bella di notte*, la *Mirabilis Jalapa* dei botanici, che tutti conosciamo perchè le sue ricche e vivaci corolle multicolori decorano moltissimi dei nostri giardini.

Il dott. Suignones ha trovato che la pianta potrebbe rendere assai utili servizi se venisse coltivata su scala più vasta a scopo industriale, specialmente in terreni aridi, meglio se cosparsi di cenere (le zone malariche si presterebbero assai bene allo scopo).

Il risultato di tale coltivazione è ben diverso da quello che si ottiene dalla coltivazione ordinaria da giardino. Invece delle corolle si sviluppano fortemente i semi, che appunto sono suscettibili di varie applicazioni. Anzitutto essi sono ricchi di materie amidacee e possono dare un'ottima farina da panificazione fine; inoltre le sostanze zuccherine del seme dànno una buona fermentazione alcoolica; e, infine, stami e pistilli possono fornire materie coloranti.

* *Una pianta minacciata.* — Lungo le coste dell'Atlantico, dalla Georgia alla Terranuova, il pino bianco americano è cresciuto per secoli rigogliosamente. Ora la bellissima conifera è minacciata di morte da un terribile parassita che cresce sui suoi tronchi: il fungo arancione conosciuto col nome di *cronartium ribicola, Fischer*. Sembra si tratti non già di « malattia spagnuola » ma di « malattia tedesca » importata da giovani piante. Colpì per primi nel 1906 gli alberi di Geneva (N. Y.); si estese e si sviluppò nel 1915-1916 negli altri Stati. Il modo di propagarsi del parassita è strano. A primavera le spore del fungo vengono proiettate lontano dal tronco dell'albero e vanno a deporsi sulle foglie del ribes. Là producono altre spore che infettano altri cespugli di ribes, e finalmente un'altra generazione di spore viene emessa, che ha il potere di trasmettere di nuovo la malattia al pino. Questi fenomeni, ormai provati, sono comuni ad altre infezioni del genere. Si ritiene che sia necessario tenere i ribes lontani circa 800 metri dal pino per evitare la propagazione della malattia.

Questa non è sempre avvertibile poichè mette talvolta qualche anno a svilupparsi; ma l'albero colpito è sempre condannato. Negli Stati Uniti si lavora adesso accanitamente a sradicare dalle zone infette le piante di ribes selvatico che vengono bruciate.

Il pino bianco è stato sempre ed è tutt'ora il legname più usato dello Stato di New York ed ha quindi importanza economica grande. Dimostrano ciò i mezzi che si pensa di porre in opera per salvarlo e che non sono soltanto repressivi ma anche preventivi, poichè larga opera di divulgazione viene compiuta con l'insegnamento orale e scritto e con le proiezioni cinematografiche, per dimostrare lo sviluppo della malattia ed i mezzi atti a combatterla.

Croce ed a Francesco Torraca, che adottarono l'indicazione di *Lista dei cibi*. Il *poulet rôti* fu tradotto *pollo allo schidione*.

Sport.

✱ *I levrieri inglesi.* — Uno dei grandi *sports* inglesi è la corsa dei levrieri. Se ne fanno parecchie importanti dal 1° settembre al 15 marzo di ogni anno, ma la più importante è quella della « Waterloo-Cup », chiamata anche il Derby dei levrieri, che si fa al principio di marzo e comporta non meno di 40 mila franchi di premi. Vi sono quindi numerosi proprietari di canili, che a questa loro passione dei velocissimi « greyhounds » dedicano somme ingenti. Basti dire che un canile di 100 a 150 levrieri, di cui soltanto 20 o 30 possono essere in grado di correre durante una stagione, costa da 40 a 100 mila franchi all'anno, senza contare nè le spese di trasporto, nè gli stipendi degli allevatori e dei loro addetti, nè, naturalmente, le scommesse. La velocità di questi levrieri di razza inglese è veramente straordinaria. Il *Je sais tout* ricordava un « greyhound » che avendo accompagnato il suo padrone alla stazione e non avendo ricevuto l'ordine di tornare indietro, si credette in dovere di seguirlo e si mise a correre accanto al diretto, giungendo insieme con esso ad una stazione abbastanza distante. Là gl'impiegati, credendolo un cane arrabbiato, gli si pararono davanti e gl'impedirono di partire insieme col treno; ma riuscì a liberarsi e riprese la sua corsa. Intanto i viaggiatori, attratti dal chiasso, s'erano affacciati agli sportelli e il padrone aveva riconosciuto il suo fedele levriere, cosicchè alla prossima stazione discese e non ebbe che qualche minuto da attendere per vederselo arrivare. Un buon levriere percorre da 18 a 20 metri al secondo, cioè in media 70 chilometri all'ora, mentre generalmente un cavallo da corsa non fa più di 16 metri al secondo, cioè in media 60 chilometri all'ora. Il levriere « Monarch » riuscì a percorrere, alla caccia d'una lepre, quasi 11 chilometri in 9 minuti e 20 secondi.

Varietà.

✱ *La pubblicità nel Giappone*, pur essendo fatta intensamente, secondo l'uso occidentale, mantiene tuttavia nelle espressioni un carattere suo particolare. L'iperbole vi trionfa in un modo che a noi può parere ingenuo, ma che dev'essere certo assai persuasivo nell'impero del Sol Levante. Di questa pubblicità immaginifica citiamo alcuni esempi caratteristici. « *Le nostre mercanzie* — proclama una ditta — *vengono spedite con la velocità di una palla di cannone* ». « *La nostra carta* — dichiara un'altra — *è solida e resistente come la pelle dell'elefante* ». Ma più graziose sono queste dichiarazioni: « *I nostri imballaggi sono fatti con le stesse cure delicate che uno sposo può avere per la sua giovine e bella compagna* »; « *Il nostro aceto, qualità extra, è acido più del fiele della più perfida tra le suocere* »; « *Tutto ciò che noi stampiamo è più nitido del cristallo di rocca; i testi da noi scelti sono deliziosi e attraenti come il canto d'una fanciulla ventenne* ». E quest'ultima, « pour la bonne bouche »: « *Gl'impiegati dei nostri magazzini saranno amabili come un padre che vuol maritare una delle sue figliuole senza dote...* ».

✱ *Un giornale per i viaggiatori sotterranei a Londra.* — Accanto ai grandi giornali dalle ricche e varie informazioni va sempre più crescendo dappertutto il numero dei piccoli periodici particolari, destinati a interessare soltanto una classe determinata di persone. E a questi s'aggiungono ora dei giornali anche più particolari, anche più occasionali. A Londra, per esempio, s'annunziò tempo addietro la pubblicazione d'un giornale sotterraneo da servire alle persone che della ferrovia sotterranea fanno uso quotidianamente. Esistono, in quel sotterraneo pieno di vita, caffè, bars, sale di toletta, rivendite di tabacchi, librerie: può ben esservi anche un giornale. Il quale naturalmente ha sotto terra gli uffici di redazione e la stamperia. E quando si pensa che 24 milioni di persone approfittano annualmente della ferrovia sotterranea, l'editore del nuovo giornale non do-

* *Le città più popolose.* — Secondo gli ultimi censimenti le città del mondo con più di un milione di abitanti sono:

Londra (compresi i sobborghi)	7.420.000
New York » » »	7.300.000
Parigi » » »	4.150.000
Berlino » » »	3.750.000
Chicago	2.450.000
Pietrogrado	2.250.000
Tokio	2.100.000
Vienna	2.000.000
Mosca	1.865.000
Filadelfia	1.690.000
Buenos Ayres	1.580.000
Osaka	1.460.000
Canton	1.250.000
Calcutta	1.125.000
Costantinopoli	1.200.000
Rio de Janeiro	1.150.000
Budapest	1.100.000
Bombay	1.000.000

Soci fondatori della Sede (1)

1179. ARRIGONI GIUSEPPE, Vedeseta — 1180. BETTINI OTTONE, Bari — 1181. BONARDI dott. avv. comm. ITALO, Roma — 1182. CALVI ERCOLE, Crusinallo — 1183. CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI, Reggio Emilia — 1184. CANTELLI cav. FEDERICO, Sondrio — 1185. CUCINOTTA MUSMECI DOMENICO fu COSIMO, Giarre, — 1186. GORLA GIUSEPPE, Casarile — 1187. GRISI rag. prof. ACHILLE, Milano — 1188. GUFFANTI LUIGI, Milano — 1189. LANDINI ARGENIDE, Milano — 1190. LAZZARINI GINO, Milano — 1191. LUCIANI VALMIRO, Buenos Aires — 1192. MENEGHINI ANTONIO, Buenos Aires — 1193. MEUCCI cav. TITO, Buenos Aires — 1194. OLIVERI cav. GIUSEPPE, Buenos Aires — 1195. PELLEGRINI CARLO, Lecco — 1196. PERALDO ANGELO, Rosazza — 1197. PERNECCO PARODI F., Buenos Aires — 1198. PEZZI PRIMO, Buenos Aires — 1199. PIZZOCARO ARMANDO, Milano — 1200. PORINELLI COSIMO, Cearà — 1201. RADAELLI ing. cav. uff. ADOLFO, Villa Cogozzo — 1202. SCAPIN ing. DOMENICO, Bagnoli di Sopra — 1203. TERNI GIORGIO, Milano — 1204. TIZZONI avv. UGO, Bologna — 1205. TOSCANO GIACOMO, Torino — 1206. VATTUONE UMBERTO FELICE, Guaqui. TOTALE 28.

(1) La tassa è di L. 200,20; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il complemento di quota in L. 100,10, se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i *Fondatori della Sede* avranno un'artistica targa-ricordo in bronzo e godranno naturalmente l'associazione vitalizia al T. C. I. mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nei marmi della nuova Sede.

Soci Benemeriti. (1)

Assoro, 1 — Bari, 1 — Bariloche, 1 — Bolzaneto, 1 — Brindisi, 1 — Cairo, 1 — Fabriano, 1 — Imola, 1 — Legnano, 1 — Merg, 1 — Milano, 1 — Modena, 3 — Parma, 1 — Poggio Renatico, 1 — Pontecurone, 1 — Roma, 3 — Scandiano, 1 — Scicli, 1 — Torino, 1 — Zona di guerra, 11. TOTALE 31

Premiati con medaglia d'oro.

Caletti magg. cav. Arturo, Modena — De Andrea Lorenzo, Torino — Raimondi rag. Aroldo, Polesella — Zincone gen. cav Attilio, Zona di guerra.

TOTALE 4

(1) Ogni Socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel Socio che presenta cento adesioni la *medaglia d'oro*.

Soci Quinquennali.

Affori, 2 — Alberta, 1 — Ardenza, 1 — Asolo, 1 — Avigliana, 1 — Baceno, 1 — Bagnolo di Salento, 1 — Ballabio Superiore, 1 — Barcellona, 1 — Bergamo, 2 — Bologna, 2 — Breganze, 1 — Brescia, 1 — Brindisi, 1 — Bussolengo, 1 — Cagliari, 1 — Casale Monferrato, 1 — Castellanza, 2 — Chiari, 1 — Chiavari, 1 — Como, 5 — Concorezzo 1 — Cordoba, 1 — Cornigliano Ligure, 1 — Cossato, 1 — Crema, 1 — Cremona, 3 — Cuneo, 1 — Cuorgnè, 1 — Faenza, 2 — Ferrara, 1 — Firenze, 3 — Forlì, 1 — Forte S. Felice 1 — Gallipoli, 1 — Garlasco, 1 — Genova, 3 — Giussano, 1 — Godoy Cruz, 1 — Gorla, 2 — Imola, 1 — Lari, 1 — Lomello, 1 — Lucca, 1 — Magnavacca, 1 — Marsiglia, 1 — Messina, 1 — Milano, 49 — Modena, 1 — Monza, 1 — Napoli, 3 — Noale, 1 — Noceto, 1 — Novara, 2 — Oliva, 1 — Osimo, 1 — Palena, 1 — Pallanza, 1 — Parma, 1 — Pavia, 3 — Pegli, 1 — Pescara, 1 — Piacenza, 1 — Pistoia, 1 — Ponte S. Pietro, 1 — Ponte Stazzemese, 1 — Pontestura, 1 — Portici, 1 — Pozzuoli, 1 — Quinto al Mare, 1 — Ravarino, 1 — Robbio, 1 — Roma, 6 — Sainte Foy lès Lyon, 1 — Saline di Volterra, 1 — Salonicco, 2 — Sampierdarena, 1 — S. Paulo, 1 — S. Remo, 1 — S. Angelo Limosano, 1 — S. Antonino di Susa, 1 — Savona, 1 — Sondrio, 1 — Stanleyville, 1 — Torino, 16 — Trenzanesio, 1 — Vado Ligure, 1 — Valdobbiadene, 1 — Varese, 1 — Venezia, 3 — Verona, 2 — Vertova, 1 — Viareggio, 1 — Villa Nueva, 1 — Vina del Mar, 3 — Zona di guerra, 5.

TOTALE 194.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono domanda d'ammissione dal 1° sett. al 31 ottobre 1918.

Soci Vitalizi. (1)

Agordat, 1 — Alba, 2 — Alessandria d'Egitto, 2 — Alghero, 1 — Appiano, 1 — Arconate, 1 — Ariano Polesine, 1 — Arona, 1 — Asmara, 2 — Avezzano, 1 — Badia Polesine, 1 — Bahia Blanca, 14 — Belluno, 1 — Bergamo, 3 — Bernal F. C. S., 1 — Biella, 1 — Bisaccia, 1 — Bologna, 13 — Brescia, 5 — Brindisi, 2 — Buenos Aires, 41 — Busto Arsizio, 1 — Cagliari, 1 — Cairo, 2 — Campinas, 1 — Casale Monferrato, 1 — Castelfidardo, 1 — Castel S. Pietro nell'Emilia, 1 — Catania, 2 — Cernusco Lombardone, 1 — Cetona, 1 — Conegliano Veneto, 1 — Corbetta, 1 — Crevacuore, 1 — Desenzano, 1 — Domodossola, 1 — Empoli, 1 — Faenza, 1 — Fermo, 3 — Ferrara, 1 — Firenze 2 — Forlì, 2 — Freyre, 1 — Frosinone, 1 — Genova, 13 — Gioia Tauro, 1 — Gossolengo, 1 — Graglia, 1 — Guaymallen, 1 — Gussago, 1 — Homs, 1 — Ierago, 1 — Iouique, 1 — Iselle, 1 — Ismailia, 1 — Jamaica, 1 — La Maddalena, 1 — La Paz, 1 — Lavagna, 1 — Le Grazie, 1 — Lima, 1 — Livorno, 3 — Lovere, 1 — Lucca, 1 — Magione, 3 — Manziana, 1 — Mariano Comense, 1 — Mendoza, 4 — Mercedes, 1 — Messina, 1 — Mignanego, 1 — Milano, 49 — Mizzana, 1 — Mompiano, 1 — Monaco Principato, 1 — Moncenisio, 1 — Montreal, 2 — Monza, 1 — Mornico Losana, 1 — Mortara, 1 — Napoli, 2 — Netro, 1 — Novara, 2 — Nuoro, 1 — Padova, 2 — Palermo, 1 — Pallanza, 1 — Paullo Milanese, 1 — Pavia, 1 — Pescia, 1 — Piacenza, 1 — Pieve a Nievole, 1 — Piombino, 1 — Portomaggiore, 1 — Portorecanati, 1 — Potenza, 1 — Punta Alta, 1 — Quemu-Quemu, 2 — Roma, 19 — Rosario S.ta Fè, 1 — Salonicco, 2 — S. Bartolomeo del Cervo, 1 — S. Donà di Piave, 1 — S. Felice sul Panaro, 1 — San Francisco di California, 2 — S. Jorge, 1 — S. Juan, 1 — S. Paulo, 3 — S. Pietro Montagnon, 1 — S. Prospero di Savigno, 1 — S. Salvatore Monferrato, 1 — S. Agostino Ferr., 1 — Santiago, 1 — San Stefano Camastra, 1 — Sarzana, 1 — Sassari, 1 — Sassuolo, 1 — Scalea, 1 — Serrano, 1 — Serravalle Sesia, 1 — Sestri Ponente, 1 — Settimo Torinese, 1 — Siena, 1 — Siracusa, 1 — Spezia, 2 — Taranto, 1 — Ticineto, 1 — Tollegno, 1 — Torino, 16 — Tortona, 1 — Trapani, 1 — Trenno, 1 — Treviglio, 1 — Treviso, 1 — Tripoli, 1 — Umbertide, 1 — Valparaiso, 2 — Venezia, 1 — Verona, 2 — Viareggio, 1 — Vigevano, 1 — Villa Klein, 1 — Villa Nueva, 1 — Vina del Mar, 2 — Voghera, 1 — Zapalà, 1 — Zona di guerra, 21 — Zuara, 1.

TOTALE 361.

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I Soci pagano una volta tanto L. 100,10 se residenti nel Regno; L. 125,20 se residenti all'estero

Il Socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100,10 da pagare se egli risiede nel regno, e nelle L. 125,20 dovute se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I Soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai Soci.

Soci annuali. (1)

Soci nuovi

inscritti dal 1 settembre al 31 ottobre.

ALESSANDRIA, 5 — Asti, 1 — Casale Monferrato, 1 — Castagnole Lanze, 1 — Cunico Monferrato, 1 — Molino dei Torti, 1 — Novi Ligure, 1 — Roccagrimalda, 1 — S. Damiano d'Asti, 1 — Tortona, 7 — Valenza, 1 — Vesime, 1 — Villanova, 1.

ANCONA, 3 — Cupramontana, 1 — Fabriano, 1 — Grancia, 1 — Jesi, 1 — Montecarotto, 1 — Monterosso, 1 — Senigallia, 1.

AQUILA, 2 — Capistrello, 1 — Carsoli, 1 — Castel di Sangro, 1 — Sulmona, 2.

AREZZO. — Castel S. Niccolò, 1 — Castiglion Fiorentino, 1 — Faella, 1 — Sestino, 1.

ASCOLI PICENO. — Carassai, 2 — Fermo, 2 — Roccafluvione, 1.

AVELLINO. — Calabritto, 1 — Caposele, 1 — Guardia Lombardi, 1 — Pietrastornina, 1.

BARI, 5 — Andria, 2 — Barletta, 2 — Bitetto, 1 — Bitonto, 4 — Corato, 1 — Fasano, 1 — Minervino Murge, 1 — Molfetta, 2 — Santo Spirito, 1 — Terlizzi, 1.

BENEVENTO, 2.

BERGAMO, 3 — Alzano Maggiore, 1 — Calolzio, 1 — Calvenzano, 1 — Caravaggio, 1 — Lovere, 1 — Romano Lombardo, 1 — Treviglio, 1 — Vedeseta, 2.

BOLOGNA, 21 — Bazzano, 1 — Castel S. Pietro Emilia, 1 — Imola, 4.

BRESCIA, 11 — Anfo, 1 — Artogne, 1 — Berzo Demo 2 — Borgo S. Giacomo, 1 — Borno, 1 — Capo di Ponte, 1 — Capovalle, 1 — Carpenedolo, 1 — Cedegolo 2

(1) *Art. 6 e 9.* — I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero.

— Desenzano sul Lago, 1 — Faverzano, 1 — Gottolengo, 1 — Iseo, 1 — Pontevico, 1 — Salò, 1.
CAGLIARI, 20 — Abbasanta, 2 — Atzara, 1 — Buggerru Miniera, 1 — Cuglieri, 2 — Domusnovas, 1 — Donori, 1 — Ghilarza, 2 — Iglesias, 2 — Ingurtosu, 1 — Jerzu, 1 — Mogoro, 1 — Monserrato, 3 — Nuragus, 2 — Nurri, 1 — S. Nicolò Arcidano, 1 — Sardara, 1 — Ussana, 1.
CALTANISSETTA, 2 — Terranova di Sicilia, 2 — Valguarnera, 2.
CAMPOBASSO. — Cantalupo nel Sannio, 2 — Carovilli, 1 — Larino, 1 — Montefalcone nel Sannio, 1.
CASERTA, 2 — Alvito, 1 — Casagiove, 1 — Fondi, 1 — Formia, 3 — Marcianise, 1 — Nola 1 — S. Maria Capua Vetere, 1 — Sessa Aurunca, 2.
CATANIA, 8 — Acireale, 1 — Bronte, 1 — Calatabiano, 1 — Caltagirone, 1 — Giarre, 1 — Mascalucia, 1 — Paternò, 2 — Riposto, 1.
CATANZARO. — Chiaravalle Centrale, 1 — Cirò Marina, 1 — Filadelfia, 1 — Gagliato, 1.
CHIETI, 1 — Orsogna, 1 — Palmoli, 1.
COMO, 1 — Appiano, 1 — Bizzozero, 1 — Cantù, 1 — Castello sopra Lecco, 1 — Cavargna, 1 — Cazzago Brabbia, 1 — Dervio, 1 — Introbio, 1 — Laveno, 1 — Mariano Comense, 1 — Orsenigo, 1 — Osnago, 1 — Varese, 1 — Voldomino, 1.
COSENZA, 4 — Cassano Ionio, 1 — Luzzi, 1 — Mongrassano, 1 — S. Sosti, 1.
CREMONA, 1 — Acquanegra, 1 — Casalbellotto, 1 — Crema, 1 — Gradella, 1 — Guzzola, 1 — Pessina, 1 — Polengo, 1 — Rivolta d'Adda, 1 — Soncino, 1 — Stagno Lombardo, 1 — Volongo, 1.
CUNEO, 1 — Alba, 1 — Capranna, 1 — Cardè, 1 — Cissone d'Alba, 1 — Govone, 1 — Monforte d'Alba, 1 — Pietraporzio, 4 — Vinadio, 1.
FERRARA, 4 — Berra, 1 — Casumaro, 1 — Copparo, 1 — Montesanto, 1.
FIRENZE, 26 — Fucecchio, 1 — Pistoia, 5 — Ponzano, 1 — Prato, 2 — Ramini, 1 — Sesto Fiorentino, 1.
FOGGIA. — Ascoli Satriano, 1 — Candela, 1 — Deliceto, 1 — S. Giovanni Rotondo, 1 — S. Marco la Catola, 1 — S. Paolo di Civitate, 1 — Torremaggiore, 1 — Troia, 1.
FORLI', 1 — Cesena, 1 — Meldola, 1 — Rimini, 1 — Savignano di Pontremoli, 1.
GENOVA, 49 — Albenga, 1 — Altare, 2 — Bolzaneto, 3 — Calice Ligure, 1 — Camogli, 1 — Campomorone, 1 — Ceriale, 1 — Chiavari, 2 — Cornigliano Ligure, 2 — Finalborgo, 3 — Nervi, 1 — Pegli, 1 — Pietraligure, 1 — Prà, 1 — Quarto dei Mille, 1 — Rapallo, 1 — Rivarolo Ligure, 4 — Sampierdarena, 6 — S. Martino d'Albaro, 1 — Sarzana, 1 — Savona, 1 — Sestri Ponente, 7 — Sori, 1 — Spezia, 3.
GIRGENTI. — Campobello di Licata, 1 — Canicatti, 1 — Cattolica Eraclea, 2 — Racalmuto, 1.
GROSSETO. — Scansano, 1 — Selva, 1.
LECCE, 2 — Brindisi, 2 — Calimera, 1 — Copertino, 1 — Gallipoli, 1 — Ginosa, 1 — Ostuni, 1 — Otranto, 1 — Spongano, 1 — Taranto, 5.
LIVORNO, 9 — Portoferraio, 1.
LUCCA, 3 — Bagni di Montecatini, 5 — Casoli, 1 — Forte dei Marmi, 1 — Lombrici, 1 — Massa Cozzile, 1 — Matraia, 1 — Monsummano, 2 — Montecatini, 1 — Viareggio, 2.
MACERATA. — Camerino, 1 — Potenza Picena. 1 — S. Severino Marche, 1.
MANTOVA, 3 — Acquanegra sul Chiese, 1 — Campitello, 1 — Castellucchio, 1 — Poggio Rusco, 1 — Quistello, 1 — S. Matteo delle Chiaviche, 1 — Suzzara, 1 — Villimpenta, 1.
MASSA CARRARA, 1 — Bagnone, 1 — Carrara, 3 — Fosdinovo, 1 — Giuncagnano Garfagnana, 1 — Minucciano, 1 — Monzone, 1 — Pontremoli 1.
MESSINA, 6 — Barcellona, 1 — Capo d'Orlando, 1 — Furnari, 1 — Massa S. Giorgio, 1 — Milazzo, 1 — Mistretta, 1 — Naso, 1 — Pozzo di Gotto, 1 — S. Agata Militello, 1 — S. Lucia del Mela, 1 — S. Teresa di Riva, 1 — Taormina, 1.
MILANO, 127 — Arconate, 1 — Bareggio, 1 — Bernareggio, 1 — Biassono, 1 — Busto Arsizio, 1 — Carnate, 1 — Castellanza, 1 — Cavaria, 3 — Cesate, 1 — Chiaravalle Milanese, 1 — Codogno, 1 — Cormanno, 1 — Cuggiono, 1 — Gaggiano, 1 — Legnano, 4 — Lodi, 1 — Magenta, 1 — Monza, 1 — Motta Visconti, 1 — Musocco, 1 — Pajna, 1 — Palazzolo Milanese, 1 — Rho, 2 — Trenzanesio, 1 — Zaccarino di Besana, 1
MODENA, 155 — Campogalliano, 1 — Casinalbo, 4 — Cavezzo, 1 — Finale Emilia, 2 — Formigine, 2 — Mirandola, 1 — Quartirolo, 1 — Rovereto, 1 — S. Donnino Nizzola, 1 — Sassuolo. 4 — Solignano, 1 — Vignola, 1.
NAPOLI, 30 — Agerola, 1 — Castellammare di Stabia, 2 — Ottajano, 1 — Pozzuoli, 1 — Somma Vesuviana, 1.
NOVARA, 4 — Aranco Sesia, 1 — Baveno, 1 — Biella, 3 — Borgosesia, 2 — Campiglia Cervo, 1 — Casalvolone, 1 — Cerrione, 1 — Crodo, 2 — Domodossola, 1 — Grignasco, 1 — Intra, 1 — Momo, 3 — Nebbiuno, 1 — Omegna, 1 — Premosello, 1 — Re, 1 — Stresa, 1 — Tronzano Vercellese, 3 — Vallemosso, 1 — Vercelli, 3.
PADOVA, 4 — Bagnoli di Sopra, 1 — Bassanello, 1 — Piove di Sacco, 1.
PALERMO, 13 — S. Giuseppe Jato, 2 — Termini Imerese, 1.
PARMA, 8 — Borgo S. Donnino, 1 — Borgotaro, 1 — Busseto, 1 — Castelguelfo, 1 — Felino, 1 — Pellegrino Parmense, 1 — Tizzano Val Parma, 1.
PAVIA, 2 — Bascapè, 1 — Casanova Lonati, 1 — Robbio Lomellina, 1 — Vigevano, 1 — Voghera, 2.
PERUGIA, 3 — Bevagna, 1 — Città di Castello, 1 — Contigliano, 1 — Deruta, 1 — Foligno, 2 — Gualdo Tadino, 2 — Gubbio, 1 — Orvieto, 2 — S. Giacomo, 1 — Terni, 1.
PESARO, 1 — Fano, 2 — Pergola, 1 — Sassocorvaro, 1.
PIACENZA, 12 — Colì 1 — Croce S. Spirito, 1 — Fiorenzuola d'Arda, 1.
PISA, 4 — La Rotta, 1 — Piombino, 1 — Pontedera, 2 — S. Pietro a Grado, 1 — Vecchiano, 1 — Volterra, 2.
PORTO MAURIZIO. — Bordighera, 1 — Montegrosso Pianlatte, 1 — Oneglia, 2 — Pieve di Teco, 1 — Riva Ligure, 1 — Sanremo 3 — Ventimiglia 1.
POTENZA — Montescaglioso, 1 — Ripacandida, 1 — Rionero in Vulture, 1.
RAVENNA, 2 — Castelbolognese, 1 — Cervia, 1 — Faenza, 6 — Lugo, 1.

REGGIO CALABRIA. — Anoia, 1 — Chorio, 1 — Condofuri, 1 — Gallico, 1 — Gerace Superiore, 1 — S Luca, 1.
REGGIO EMILIA, 10 — Albinea, 1 — Luzzara, 1 — Scandiano, 6
ROMA, 111 — Anzio, 1 — Bagnorea, 1 — Castel Madama, 1 — Cisterna, 1 — Civita Castellana, 1 — Civitavecchia, 2 — Frascati, 1 — Marino, 2 — Palestrina, 1 — Tivoli, 1 — Vallinfreda, 1
ROVIGO — Fiesso Umbertiano, 1 — Villanova Marchesana, 1
SALERNO, 3 — Amalfi, 1 — Ascea, 1 — Mercato S Severino, 1 — Pontecagnano, 1
SASSARI, 8 — Alghero, 3 — Codrongianos, 1 — Cossoine, 1 — Itiri, 1 — La Maddalena, 3 — Nuoro, 1 — Siniscola, 1
SIENA, 2 — Cetona, 1 — Montepulciano, 2
SIRACUSA 4 — Augusta 1 — Avola, 1 — Chiaramonte Gulfi, 1 — Ferla, 1 — Modica, 1 — Palazzolo Acreide, 4 — Ragusa Inferiore, 3 — Spaccaforno, 1
SONDRIO, 1 — Ponte Valtellina, 1 — Villa di Chiavenna, 1.
TERAMO, 2 — Castelli, 4 — Cepagatti, 1 — Cermignano, 1 — Città S Angelo, 1 — Isola del Gran Sasso, 1
TORINO, 90 — Aosta, 1 — Borgofranco d'Ivrea, 1 — Caluso, 1 — Carmagnola, 1 — Castellamonte Canavese, 1 — Chatillon, 1 — Chivasso, 1 — Condove, 1 — Cuorgnè, 1 — Drusacco, 1 — La Mandria di Chivasso, 1 — Luserna S Giovanni, 1 — Mathy Canavese, 1 — Moncalieri, 1 — Montjovet, 1 — S Maurizio Canavese, 2 — S Ambrogio, 1 — Stupinigi, 1
TRAPANI, 3 — Marsala, 1 — Salaparuta, 1
TREVISO — Castelfranco Veneto, 2.
VENEZIA, 5 — Chioggia, 2 — Dolo, 1 — Mestre, 1
VERONA, 10 — Locara, 1 — Peschiera, 1 — S. Pietro in Morubbio, 1 — Tregnago, 1 — Vigasio, 1 — Villafranca Veronese, 1
VICENZA, 3 — Breganze, 3 — Caldogno, 1 — Costabissara, 1 — Malo, 2 — Thiene, 1.

Zona di guerra.

Zona di guerra, 384

Colonie italiane.

LIBIA — Cirenaica, 4 — Tripolitania, 5
EGEO, 6

ESTERO.

Europa.

ALBANIA, 2
GRECIA, 5
INGHILTERRA, 2.
ISOLA DI MALTA, 1
SVIZZERA, 3.

Africa.

EGITTO, 13
TUNISIA, 1.

America Meridionale.

ARGENTINA, 14.
CHILE, 1.

America Settentrionale.

STATI UNITI, 5

TOTALE 1860

Posizione dei Soci al 30 Novembre 1918

Totale dei Soci annuali al 30 novembre 1918	N. 153 412
Soci vitalizi al 31 dicembre 1917	N 11 719
Soci vitalizi inscritti dal 1º gennaio al 30 novembre 1918	» 1 936
Totale Soci vitalizi	» 13 655
TOTALE SOCI	N 167 067

Indice generale della Rivista del T.C.I.

Annata 1918.

T. C. I.

Pubblicazioni del T C. I.

Bilanci ed Assemblee del T.C.I.

Soci e Cariche Sociali.

Turismo.

Geografia e Storia di terre irredente.

Letteratura e Varietà.

Direzione e Redazione: Touring-Club Italiano, Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scesa

Prem. Stab. Grafico Artistico Industr. GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Rip. Gamboloita, 52

CINZANO
VERMOUTH
Asti
umante
CINZANO
S. TALMAN